ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 1858**

22 Δεκεμβρίου 2006

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. ΥΠΑ/Δ2/45576/13209

Υιοθέτηση του Παραρτήματος (Annex) 6, Μέρος Ι, έκδοση 8η, τροποποίηση 30 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας περί «Διεθνών δημόσιων αερομεταφορών - Αεροπλάνα» το οποίο έχει εκδοθεί βάσει της Σύμβασης του Σικάγου.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του ν. 211/1947 (ΦΕΚ 35/Α) «Περί κυρώσεως της εν Σικάγω υπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας» και ειδικότερα των άρθρων 37, 54 και 90 αυτής.

β. Του ν.δ. 714/1970 (ΦΕΚ 238/Α), όπως τροποποιήθηκε με τους νόμους 1114/1981 (ΦΕΚ 74/Α) και 1340/1983 (ΦΕΚ 35/Α).

γ. Του π.δ. 56/1989 (ΦΕΚ 28/Α) «Οργανισμός της ΥΠΑ» όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με τα π.δ/τα 439/1989 (ΦΕΚ 190/Α), 19/1992 (ΦΕΚ 4/Α), 35/1993 (ΦΕΚ 13/Α) και 80/1996 (ΦΕΚ 62/Α).

δ. Του άρθρου 191α του ν. 1815/1988 (ΦΕΚ 250/Α) όπως προστέθηκε με το άρθρο 11 παρ. 1 του ν. 2898/2001 «Σύσταση και λειτουργία αστικών συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης κ.λπ.» (ΦΕΚ 71/Α) και όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 9 του ν. 3270/2004 (ΦΕΚ 187/α/11.10.2004).

ε. Την υπ' αριθμ. Δ10/Α/23546/3284/23.6.2005 (ΦΕΚ/862/Β/24.6.2005) απόφαση του ΥΠΜΕ περί μεταβιβάσεως αρμοδιοτήτων και δικαιώματος υπογραφής με «εντολή Υπουργού» στους Διοικητή, Υποδιοικητές κ.λπ.

2. Το Παράρτημα (Annex) 6, Μέρος Ι, της Σύμβασης του Σικάγου «Διεθνείς δημόσιες αερομεταφορές - Αεροπλάνα» Έκδοση 8η, Τροποποίηση 30.

3. Την ανάγκη ενσωμάτωσης στο εθνικό δίκαιο των κανόνων του ανωτέρου Παραρτήματος.

4. Το γεγονός ότι από τη δημοσίευση της απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο

Υιοθετούμε και ενσωματώνουμε στο Εθνικό δίκαιο της χώρας τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες πρακτικές του Παραρτήματος (Annex) 6, Μέρος Ι, της Σύμβασης του Σικάγου, ειδικότερα την 8η έκδοση του Ιουλίου 2001, η οποία αντικαθιστά όλες τις προηγούμενες εκδόσεις του και στην οποία έχουμε ενσωματώσει όλες τις μέχρι σήμερα τροποποιήσεις.

Το μεταφρασμένο στην Ελληνική γλώσσα κείμενο από το Αγγλικό πρωτότυπο, έχει ως ακολούθως:

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ (ANNEX) 6 - ΜΕΡΟΣ Ι

Διεθνείς δημόσιες αερομεταφορές - Αεροπλάνα

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΣΥΝΤΜΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΟΛΑ
(που χρησιμοποιούνται στο παρόν Παράρτημα)

Συντμήσεις

AC	Εναλλασσόμενο ρεύμα
ACAS	Σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης
ADREP	Αναφορά ατυχήματος / συμβάντος
ADS	Αυτοματοποιημένη επιτήρηση
AFCS	Αυτόματο σύστημα ελέγχου πτήσης
AGA	Αεροδρόμια, αεροδιάδρομοι και ραδιοβοηθήματα εδάφους
AIG	Διερεύνηση ατυχήματος και πρόληψη
AOC	Αεροναυτιλιακός επιχειρησιακός έλεγχος
AOC	Πιστοποιητικό αερομεταφορέα
APU	Βοηθητική μονάδα ισχύος
ASDA	Διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης - επιβράδυνσης μέχρι στάσεως
ASE	Σφάλμα συστήματος υψομέτρησης
ASIA/PAC	Ασία / Ειρηνικός
ATC	Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας
ATM	Διαχείριση Εναέριας Κυκλοφορίας
ATS	Υπηρεσίες Εναέριας Κυκλοφορίας
CAS	Διορθωμένη ταχύτητα αέρος
CAT I	Κατηγορία I
CAT II	Κατηγορία II
CAT III	Κατηγορία III
CAT IIIA	Κατηγορία IIIA
CAT IIIB	Κατηγορία IIIB

CAT IIIC	Κατηγορία IIIC
cm	Εκατοστό
CDL	Κατάλογος αποκλίσεων διαμόρφωσης
CFIT	Ελεγχόμενη πτήση προς το έδαφος
CPDLC	Ψηφιακές επικοινωνίες μεταξύ ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και χειριστή
CVR	Αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης
DA	Αποφασιστικό ύψος
DA/H	Αποφασιστικό ύψος/ σχετικό ύψος
DC	Έλεγχος συσκευής
D-FIS	Ψηφιακές υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων
DH	Αποφασιστικό σχετικό ύψος
DME	Εξοπλισμός μέτρησης απόστασης
DSTRK	Επιθυμητό ίχνος
ECAM	Ηλεκτρονική κεντρική Οθόνη Αεροσκάφους
EFIS	Σύστημα ηλεκτρονικών Οργάνων Πτήσης
EGT	Θερμοκρασία καυσαερίων εξαγωγής
EICAS	Σύστημα ενδείξεων κινητήρα και προειδοποίησης πληρώματος
ELT	Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης
ELT(AD)	Αυτόματα αναπτυσσόμενος ELT
ELT(AF)	Αυτόματος σταθερός ELT
ELT(AP)	Αυτόματος φορητός ELT
ELT(S)	ELT επιβίωσης
EPR	Λόγος πίεσης κινητήρα
ETOPS	Πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων από στροβιλοκίνητα αεροπλάνα
EUROCAE	Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τον Εξοπλισμό της Πολιτικής Αεροπορίας
FDAU	Μονάδα απόκτησης στοιχείων πτήσης
FDR	Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης
FL	Επίπεδο πτήσης
FM	Διαμόρφωση συχνότητας
ft	Πόδι
ft/min	Πόδι ανά λεπτό
g	Κανονική επιτάχυνση
GCAS	Σύστημα αποφυγής πρόσκρουσης στο έδαφος
GNSS	Παγκόσμιο δορυφορικό σύστημα ναυτιλίας
GPWS	Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους
hPa	Εκτοπασκάλ
IFR	Κανόνες πτήσεως δι' οργάνων
ILS	Σύστημα ενόργανης προσγείωσης
IMC	Μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων
INS	Αδρανειακά συστήματα πλοήγησης
ISA	Διεθνής τυπική ατμόσφαιρα
kg	Χιλιόγραμμο
kg/m^2	Χιλιόγραμμο ανά τετραγωνικό μέτρο
km	Χιλιόμετρο
km/h	Χιλιόμετρο ανά ώρα
kt	Κόμβος
kt/s	Κόμβος ανά δευτερόλεπτο
lb	λίβρα
LDA	Διαθέσιμη απόσταση προσγειώσεως
m	Μέτρο
MDA	Ελάχιστο ύψος καθόδου
MDA/H	Ελάχιστο ύψος/ σχετικό ύψος καθόδου
MDH	Ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου
MEL	Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού
MHz	Μέγαχερτζ
MLS	Σύστημα προσγείωσης μικροκυμάτων
MMEL	Κύριος κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού
MNPS	Ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας
MOPS	Ελάχιστες προδιαγραφές επιχειρησιακών επιδόσεων
m/s	Μέτρο ανά δευτερόλεπτο
m/s^2	Μέτρο ανά τετραγωνικό δευτερόλεπτο
N	Νιούτον
N_1	Ταχύτητα συμπιεστή χαμηλής πίεσης (συμπιεστής δύο βαθμίδων), ταχύτητα ανεμιστήρα (συμπιεστής τριών βαθμίδων)
N_2	Ταχύτητα συμπιεστή υψηλής πίεσης (συμπιεστής δύο βαθμίδων), ταχύτητα συμπιεστή ενδιάμεσης πίεσης (συμπιεστής τριών βαθμίδων)
N3	Ταχύτητα συμπιεστή υψηλής πίεσης (συμπιεστής τριών βαθμίδων)
NAV	Ναυτιλία
NM	Ναυτικό μίλι
OCA	Ύψος αποφυγής εμποδίων
OCA/H	Ύψος / σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων
OCH	Σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων
PANS	Διαδικασίες για Υπηρεσίες Αεροναυτιλίας
RNP	Απαιτούμενη επίδοση ναυτιλίας
RVR	Ορατή απόσταση διαδρόμου
RVSM	Μειωμένα ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού
SICASP	Βελτιώσεις Δευτερεύοντος Ραντάρ Επιτήρησης και Πίνακας Συστημάτων Αποφυγής Σύγκρουσης
SOP	Τυπικές διαδικασίες λειτουργίας
SST	Υπερηχητική μεταφορά
STOL	Βραχεία απογείωση και προσγείωση
TAS	Αληθής ταχύτητα αέρος
TAWS	Προειδοποιητικό σύστημα γειτνίασης εδάφους
TCAS	Σύστημα συνέγερσης κυκλοφορίας και αποφυγής σύγκρουσης
TLA	Γωνία μοχλού ισχύος
TLS	Επιζητούμενο επίπεδο ασφαλείας
TODA	Διαθέσιμη απόσταση απογειώσεως
TORA	Διαθέσιμη διαδρομή για απογείωση
TVE	Συνολικό κατακόρυφο σφάλμα
UTC	Συντονισμένη παγκόσμια ώρα
VFR	Κανόνες πτήσης εξ όψεως
V_D	Σχεδιασμένη ταχύτητα βύθισης
VMC	Μετεωρολογικές συνθήκες όψεως
V_{MC}	Ελάχιστη ταχύτητα ελέγχου με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας
VOR	Παγκατευθυντικός δέκτης πολύ υψηλής συχνότητας
V_{S0}	Ταχύτητα απωλείας στηρίξεως ή η ελάχιστη σταθερή ταχύτητα πτήσης στη διαμόρφωση προσγείωσης
V_{S1}	Ταχύτητα απωλείας στηρίξεως ή η ελάχιστη σταθερή ταχύτητα πτήσης σε συγκεκριμένη διαμόρφωση
VTOL	Κατακόρυφη απογείωση και προσγείωση
WXR	Καιρός

Σύμβολα

^0C	Βαθμοί Κελσίου
%	Επί τοις εκατό

ΕΚΔΟΣΕΙΣ
(που αναφέρονται στο παρόν Παράρτημα)

Convention on International Civil Aviation (Doc 7300)
European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) Documents ED55 and ED56A
International Regulations for Preventing Collisions at Sea
Policy and Guidance Material on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587)
Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation (Article 83 bis) (Doc 9318)
Annexes to the Convention on International Civil Aviation
Annex 1 - Personnel Licensing
Annex 2 - Rules of the Air
Annex 3 - Meteorological Service for International Air Navigation
Annex 4 - Aeronautical Charts
Annex 5 - Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations
Annex 6 - Operation of Aircraft
Part II - International General Aviation - Aeroplanes
Part III - International Operations - Helicopters
Annex 7 - Aircraft Nationality and Registration Marks
Annex 8 - Airworthiness of Aircraft
Annex 9 - Facilitation
Annex 10 - Aeronautical Telecommunications
Volume III (Part I - Digital Data Communication Systems, Part II - Voice Communication Systems)
Volume IV (Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems)
Annex 11 - Air Traffic Services
Annex 12 - Search and Rescue
Annex 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation
Annex 14 - Aerodromes
Volume I - Aerodrome Design and Operations
Annex 15 - Aeronautical Information Services
Annex 16 - Environmental Protection
Volume I - Aircraft Noise
Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air
Procedures for Air Navigation Services
ATM - Air Traffic Management (Doc 4444)
OPS - Aircraft Operations (Doc 8168)
Volume I - Flight Procedures
Volume II - Construction of Visual and Instrument Flight Procedures
TRG - Training (Doc 9868)
Regional Supplementary Procedures (Doc 7030)
Manuals
Accident Prevention Manual (Doc 9422)
Airport Services Manual (Doc 9137)
Part 1 - Rescue and Fire Fighting
Part 8 - Airport Operational Services
Airworthiness Manual (Doc 9760)
Human Factors Training Manual (Doc 9683)
Manual on Aicraft Ground De-icing/ Anti-icing Operations (Doc 9640)
Manual of All-Weather Operations (Doc 9365)
Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulators (Doc 9625)
Manual on Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335)
Manual on Procedures for the Establishment of a State's Personnel Licensing System (Doc 9379)
Manual on Implementation 0f a 300 m (1000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574)
Manual on Required Navigation Performance (RNP) (Doc 9613)
Preparation of an Operations Manual (Doc 9376)
Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859)
Safety Oversight Manual (Doc 9734)
Part A - The Establishment and Management of a State's Safety Oversight System
Training Manual (Doc 7192)
Part D-3 - Flight Operations Officers/ Flight Dispatchers
Circulars
Guidance Material on SST Aircraft Operations (Cir 126)
Guidance on the Implementation of Article 83 bis of the Convention on International Civil Aviation (Cir 295)

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ιστορική αναδρομή

Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές για τις Πτητικές Λειτουργίες των Αεροσκαφών - Διεθνών Δημόσιων Αερομεταφορών υιοθετήθηκαν για πρώτη φορά από το Συμβούλιο στις 10 Δεκεμβρίου 1948 σύμφωνα με τις διατάξεις του Άρθρου 37 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Σικάγο 1944) και καθιερώθηκαν ως Παράρτημα 6 της Σύμβασης. Τέθηκαν σε εφαρμογή στις 15 Ιουλίου 1949. Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές βασίστηκαν στις συστάσεις της Διεύθυνσης Επιχειρήσεων στην πρώτη της σύσκεψη τον Απρίλιο του 1946, τα οποία αναπτύχθηκαν περαιτέρω στη δεύτερη σύσκεψη της Διεύθυνσης το Φεβρουάριο 1947.

Τροποποιήσεις του Παραρτήματος, οι οποίες περιελάμβαναν επιπρόσθετα Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές καθώς και τροποποιήσεις στα υφιστάμενα Πρότυπα, και τα οποία βασίσθηκαν στις συστάσεις της Διεύθυνσης Επιχειρήσεων κατά την τρίτη και τέταρτη σύσκεψή της το Φεβρουάριο-Μάρτιο 1949 και Μάρτιο-Απρίλιο 1951, υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο στις 5 Δεκεμβρίου 1950 (Τροποποιήσεις 1-127), 4 Δεκεμβρίου 1951 (Τροποποιήσεις 128-131), 28 Νοεμβρίου 1952 (Τροποποιήσεις 132 και 133), 2 Δεκεμβρίου 1952 (Τροποποίηση 134), 20 Οκτωβρίου 1953 (Τροποποίηση 135), 23 Φεβρουαρίου 1956 (Τροποποίηση 136), 8 Μαΐου 1956 (Τροποποίηση 137) και 15 Μαΐου 1956 (Τροποποίηση 138), και ετέθησαν σε ισχύ την 1η Ιουνίου 1951, 1η Μαΐου 1952, 1η Απριλίου 1953, 1η Μαΐου 1953, 1η Μαρτίου 1954, 1η Ιουλίου 1956, 1η Σεπτεμβρίου 1956, και 15η Σεπτεμβρίου 1956 αντίστοιχα.

Η Τρίτη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας (Μόντρεαλ, Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 1956) έκανε, μεταξύ άλλων, μια πλήρη αναθεώρηση του Κεφαλαίου 5 του Παραρτήματος. Ως αποτέλεσμα εκείνων των συστάσεων, της υποβολής τους σε όλα τα Συμβαλλόμένα Κράτη και της ανασκόπησής τους από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας, ένα πλήρες νέο κείμενο του Κεφαλαίου 5 υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο ως Τροποποίηση 139 στις 13 Ιουνίου 1957 και ετέθη σε ισχύ την 1η Οκτωβρίου 1957.

Επιπρόσθετα, το Συμβούλιο υιοθέτησε την Τροποποίηση 140 στις 13 Ιουνίου 1957, που περιείχε τροποποιήσεις στο Κεφάλαιο 6 που καλύπτουν τη σήμανση

των σημείων θραύσεως του αεροσκάφους και τα χαρακτηριστικά των φώτων πλοήγησης, στο Κεφάλαιο 8 σχετικά με τα προσόντα των προσώπων που πιστοποιούν την πτητική ικανότητα των αεροσκαφών, στο Κεφάλαιο 9 σχετικά με τα προσόντα των χειριστών για τη διαδρομή ταξιδίου και το αεροδρόμιο και στο Κεφάλαιο 10 σχετικά με τις απαιτήσεις αδειοδότησης των επιμελητών πτήσεων, τα οποία τέθηκαν σε ισχύ την 1η Οκτωβρίου 1957. Σε συνέχεια της δημοσίευσης της πέμπτης έκδοσης, η τροποποίηση 141 (4.1.1 και 4.1.2) υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο στις 12 Μαΐου 1958 και τέθηκε σε εφαρμογή την 1η Δεκεμβρίου 1958. Στις 8 Δεκεμβρίου 1959 το Συμβούλιο υιοθέτησε την τροποποίηση 142 σχετικά με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 6 για τη μεταφορά φορητού ραδιοπομπού έκτακτης ανάγκης. Η τροποποίηση ετέθη σε ισχύ την 1η Μαΐου 1960 και σε εφαρμογή την 1η Αυγούστου 1960. Στις 2 Δεκεμβρίου 1960 το Συμβούλιο υιοθέτησε την τροποποίηση 143 σχετικά με τις διατάξεις του Κεφαλαίου 4 για συντονισμό των επιχειρησιακών οδηγιών, που αφορούσαν αλλαγή στο σχέδιο πτήσεως ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Η τροποποίηση τέθηκε σε ισχύ την 1η Απριλίου 1961 και σε εφαρμογή την 1η Ιουλίου 1961. Στις 24 Μαρτίου 1961 το Συμβούλιο υιοθέτησε την τροποποίηση 144, σχετικά με την καθιέρωση περιορισμών για την περίοδο πτητικής απασχόλησης και διάταξη περιόδων ανάπαυσης για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης και το Συνημμένο του Παραρτήματος περί κατευθυντικής ύλης, για τον καθορισμό περιορισμών του χρόνου πτήσεως και της περιόδου πτητικής απασχόλησης καθώς και των περιόδων ανάπαυσης. Η τροποποίηση τέθηκε σε ισχύ την 1η Αυγούστου 1961 και σε εφαρμογή την 1η Οκτωβρίου 1961. Το Συμβούλιο, στις 24 Μαρτίου 1961 ενέκρινε την τροποποίηση 145, που περιείχε τη Σημείωση του 6.2.2 α). Στις 13 Δεκεμβρίου 1961 το Συμβούλιο υιοθέτησε τις τροποποιήσεις 146 και 147 και ενέκρινε την τροποποίηση 148. Αυτά αναφέρονται αντίστοιχα στον εκσυγχρονισμό των προδιαγραφών, που αφορούν την παροχή και χρήση των συστημάτων εφοδιασμού με οξυγόνο, την εγκατάσταση φώτων υψηλής έντασης στα αεροπλάνα για αποφυγή σύγκρουσης και σε καθαρώς εκδοτικές αλλαγές σχετικά με αναφορές σε άλλα έγγραφα. Οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ την 1η Απριλίου 1962 και σε εφαρμογή την 1η Ιουλίου 1962. Στις 8 Απριλίου 1963 το Συμβούλιο υιοθέτησε την τροποποίηση 149. Αυτή η τροποποίηση αφορούσε στις προδιαγραφές των περιστάσεων, υπό τις οποίες ο εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης πρέπει να φέρεται σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό. Η τροποποίηση τέθηκε σε ισχύ την 1η Αυγούστου 1963 και σε εφαρμογή την 1η Νοεμβρίου 1963.

Ως αποτέλεσμα της υιοθέτησης της τροποποίησης 150, δημοσιεύθηκε η Έκτη Έκδοση του Παραρτήματος. Αυτό κρίθηκε αναγκαίο λόγω της εκτεταμένης φύσης της τροποποίησης, η οποία ακολούθησε τις συστάσεις της Τέταρτης Συνόδου Αεροναυτιλίας (Μόντρεαλ, Νοέμβριος-Δεκέμβριος 1965) για εκτεταμένη αναθεώρηση του Παραρτήματος, κυρίως προκειμένου να εκσυγχρονισθεί, για να ανταποκριθεί στις επιχειρησιακές ανάγκες των αεριωθουμένων αεροπλάνων υψηλών επιδόσεων. Επί πλέον, κατόπιν σύστασης της Συνόδου, η εφαρμογή του Παραρτήματος περιορίζεται τώρα στα «αεροπλάνα», που εμπλέκονται σε προγραμματισμένες και μη-προγραμματισμένες διεθνείς πτητικές λειτουργίες αερομεταφορών. Προηγουμένως, ο περιορισμός αυτός είχε εφαρμογή μόνο σε μη-προγραμματισμένες διεθνείς πτητικές λειτουργίες αερομεταφορών. Η τροποποίηση 150 υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο στις 14 Δεκεμβρίου 1966, τέθηκε σε ισχύ στις 14 Απριλίου 1967 και σε εφαρμογή στις 24 Αυγούστου 1967.

Το Συμβούλιο στις 8 Νοεμβρίου 1967, υιοθέτησε την τροποποίηση 151, η οποία επαναπροσδιόρισε το "αεροσκάφος" ως αποτέλεσμα της υιοθέτησης από το Συμβούλιο της τροποποίησης 2 του Παραρτήματος 7 της Σύμβασης και τροποποίησε την παράγραφο 5.2.7.2.2 για να συμπεριλάβει τα τρικινητήρια αεροπλάνα. Η τροποποίηση τέθηκε σε ισχύ στις 8 Μαρτίου 1968 και σε εφαρμογή στις 22 Αυγούστου 1968.

Η τροποποίηση 152 υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο στις 23 Ιανουαρίου 1969. Πέρα από την αναθεώρηση ορισμένων παραγράφων στα Κεφάλαια 4, 7 και 8 για να αποκτήσουν μεγαλύτερη ακρίβεια, η τροποποίηση προσθέτει επίσης μια διάταξη στο Κεφάλαιο 4, η οποία απαγορεύει, όταν μεταφέρονται επιβάτες, την εν πτήσει προσομοίωση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης, που επηρεάζουν τα χαρακτηριστικά πτήσεως του αεροπλάνου. Η ευκαιρία που παρουσιάστηκε από αυτή την τροποποίηση, χρησιμοποιήθηκε επίσης για την εισαγωγή αλλαγών στο Παράρτημα ως συνέπεια της υιοθέτησης από το Συμβούλιο ενός συνοδευτικού εγγράφου – Διεθνή Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές – Λειτουργία Αεροσκάφους – Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙ – Διεθνής Γενική Αεροπορία. Οι αλλαγές αυτές συνιστούσαν την καθιέρωση αυτού του εγχειριδίου, προηγουμένως γνωστού ως Παραρτήματος 6, ως "Παράρτημα 6, Μέρος Ι, Πρώτη Έκδοση". Η τροποποίηση 152 τέθηκε σε ισχύ στις 23 Μαΐου 1969 και σε εφαρμογή στις 18 Σεπτεμβρίου 1969.

Ως επακόλουθο της υιοθέτησης του Παραρτήματος 6, Μέρος ΙΙΙ, Διεθνείς Πτητικές Λειτουργίες – Ελικόπτερα, εισήχθη μια τροποποίηση στον τίτλο για να δείξει ότι το Παράρτημα 6, Μέρος Ι είχε εφαρμογή μόνο στα αεροπλάνα.

Ο Πίνακας Α δείχνει την προέλευση των επακόλουθων τροποποιήσεων μαζί με κατάλογο των κύριων θεμάτων, που περιλαμβάνουν και τις ημερομηνίες, κατά τις οποίες το Παράρτημα και οι τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο, πότε τέθηκαν σε ισχύ και πότε τέθηκαν σε εφαρμογή.

Εφαρμογή

Η παρούσα Έκδοση του Παραρτήματος 6, Μέρος Ι, περιέχει Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές, που υιοθετήθηκαν από το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας ως τα ελάχιστα Πρότυπα, που εφαρμόζονται για τη λειτουργία αεροπλάνων από αερομεταφορείς εξουσιοδοτημένους να διεξάγουν διεθνείς πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών. Αυτές οι διεθνείς πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών περιλαμβάνουν προγραμματισμένες διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες και μη προγραμματισμένες διεθνείς πτητικές λειτουργίες αερομεταφορών επ' αμοιβή ή επί μισθώσει.

Σε συνδυασμό, αυτοί οι δύο τύποι επιχειρήσεων περιλαμβάνουν όλες τις διεθνείς πτητικές λειτουργίες αερομεταφορών, που διεξάγονται από αεροπλάνα επ' αμοιβή ή επί μισθώσει. Η διάκριση μεταξύ αυτών έγκειται στο γεγονός, ότι οι προγραμματισμένες διεθνείς αεροπορικές υπηρεσίες παρέχονται ειδικά στη Σύμβαση σε

αντιδιαστολή με τις διεθνείς πτητικές λειτουργίες αερομεταφορών γενικά, εκ των οποίων οι μη προγραμματισμένες διεθνείς πτητικές λειτουργίες αερομεταφορών επ' αμοιβή ή επί μισθώσει θεωρούνταν, ότι απαιτούσαν υπερεπειγόντως την καθιέρωση Διεθνών Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών. Δεν θεωρείται πλέον απαραίτητο να γίνει διάκριση στα Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές μεταξύ προγραμματισμένων διεθνών αεροπορικών υπηρεσιών και μη προγραμματισμένων διεθνών πτητικών λειτουργιών αερομεταφορών.

Σκοπός του Παραρτήματος 6, Μέρος Ι, είναι να συνεισφέρει στην ασφάλεια της διεθνούς αεροναυτιλίας με την παροχή κριτηρίων για την ασφαλή πρακτική λειτουργίας και να συνεισφέρει στην αποτελεσματικότητα και κανονικότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας, ενθαρρύνοντας τα Κράτη να διευκολύνουν τη διέλευση πάνω από το έδαφός τους των αεροπλάνων των διεθνών δημόσιων αερομεταφορών, που ανήκουν σε άλλα Κράτη και επιχειρούν σύμφωνα με τέτοια Πρότυπα.

Κεφάλαιο 5

Ένα στοιχείο της ασφάλειας μιας πτητικής λειτουργίας είναι η εγγενής ασφάλεια του αεροσκάφους, δηλαδή, το επίπεδο της πτητικής του ικανότητας. Το επίπεδο της πτητικής ικανότητας ενός αεροσκάφους, πάντως, δεν προσδιορίζεται πλήρως από την εφαρμογή των Προτύπων πτητικής ικανότητας του Παραρτήματος 8, αλλά απαιτεί επίσης την εφαρμογή εκείνων των Προτύπων του παρόντος Παραρτήματος, που είναι συμπληρωματικά σε αυτά.

Όπως υιοθετήθηκε αρχικά και όπως επίσης τροποποιήθηκε με τις τροποποιήσεις 1 έως 138, το Παράρτημα περιείχε ένα Κεφάλαιο "Περιορισμοί Λειτουργίας Αεροπλάνου", το οποίο περιελάμβανε γενικές διατάξεις, που είχαν εφαρμογή στις πτητικές λειτουργίες όλων των αεροπλάνων εντός του εύρους του Παραρτήματος, τμήμα ή τμήματα που είχαν εφαρμογή σε αεροπλάνα πιστοποιημένα σε κατηγορίες του ICAO σύμφωνα με τότε υπάρχον Παράρτημα 8, και ένα τμήμα που είχε εφαρμογή σε αεροπλάνα, που δεν ήταν έτσι πιστοποιημένα.

Κατά την τέταρτη σύσκεψή της η Διεύθυνση Επιχειρήσεων, σε συνεργασία με τη Διεύθυνση Πτητικής Ικανότητας, έκανε, επιπλέον των προτάσεων, που κατέληξαν στις τροποποιήσεις 128 έως 133, συστάσεις σχετικά με τη χρήση ενός κώδικα επιδόσεων, ως εναλλακτικού εκείνου που περιγράφεται για τα αεροπλάνα της Κατηγορίας Α του ICAO, κατά τις οποίες μερικές ουσιώδεις τιμές ανόδου είχαν την ισχύ Συνιστώμενων Πρακτικών. Περαιτέρω, η Διεύθυνση Πτητικής Ικανότητας έκανε συστάσεις που αφορούσαν ορισμένα θέματα της πιστοποίησης των κατηγοριών του ICAO. Ως αποτέλεσμα αυτών των συστάσεων, το Συμβούλιο, στις 2 Δεκεμβρίου 1952, υιοθέτησε την τροποποίηση 134 (που τέθηκε σε ισχύ την 1η Μαΐου 1953), και ενέκρινε την ενσωμάτωση του εναλλακτικού κώδικα επιδόσεων ως Συνημμένο Α, αλλά δήλωσε την πίστη του, ότι καθώς η συμφωνία δεν είχε ακόμη επιτευχθεί επί των Προτύπων που κάλυπταν τις επιδόσεις, δεν υπήρχε βάση για Πιστοποίηση στην κατηγορία Α του ICAO. Η σύσκεψη παρότρυνε τα Συμβαλλόμενα Κράτη να απέχουν από τέτοια πιστοποίηση εν αναμονή της εφαρμογής των Προτύπων επί των επιδόσεων ή μέχρις ότου το Συμβούλιο αποφασίσει για τη βασική πολιτική επί της πτητικής ικανότητας.

Η Συνέλευση κατά την έβδομη σύνοδό της (Ιούνιος 1953) επικύρωσε την ενέργεια, που είχε ήδη γίνει από το Συμβούλιο και την Επιτροπή Αεροναυτιλίας, για να ξεκινήσει μια ουσιώδης μελέτη της πολιτικής του ICAO για τη διεθνή πτητική ικανότητα και έδωσε εντολή στο Συμβούλιο να ολοκληρώσει τη μελέτη το δυνατόν συντομότερο.

Κατά την πρόοδο αυτής της μελέτης, η Επιτροπή Αεροναυτιλίας βοηθήθηκε από ένα διεθνές σώμα εμπειρογνωμόνων με την ονομασία «Ομάδα Πτητικής Ικανότητας», η οποία συνεισέφερε στην προετοιμασία του έργου της Τρίτης Σύσκεψης Αεροναυτιλίας.

Ως αποτέλεσμα αυτών των μελετών, μια αναθεωρημένη πολιτική επί της διεθνούς πτητικής ικανότητας, αναπτύχθηκε και εγκρίθηκε από το Συμβούλιο το 1956. Σύμφωνα με την πολιτική αυτή η αρχή της πιστοποίησης σε μια κατηγορία του ICAO εγκαταλείφθηκε. Αντί αυτής, το Παράρτημα 8 περιέλαβε γενικευμένα Πρότυπα, τα οποία καθόριζαν, για εφαρμογή από τις αρμόδιες εθνικές αρχές, την πλήρη ελάχιστη διεθνή βάση για την αναγνώριση από τα Κράτη των πιστοποιητικών πτητικής ικανότητας για το σκοπό της πτήσης αεροσκαφών άλλων χωρών προς ή επάνω από την επικράτειά τους, εξασφαλίζοντας έτσι, μεταξύ άλλων στόχων, την προστασία άλλων αεροσκαφών, τρίτων προσώπων και περιουσίας. Θεωρήθηκε έτσι, ότι αυτό ανταποκρίνονταν στην υποχρέωση του Οργανισμού υπό το άρθρο 37 της Σύμβασης να υιοθετήσει Διεθνή Πρότυπα Πτητικής Ικανότητας.

Αναγνωρίσθηκε, ότι τα Πρότυπα πτητικής ικανότητας του ICAO δεν θα υποκαθιστούσαν τους εθνικούς κανονισμούς και ότι οι εθνικοί κώδικες πτητικής ικανότητας περιέχοντας την πλήρη ουσία και έκταση λεπτομερειών, που κρίνονται αναγκαίες από κάθε Κράτος, θα είναι απαραίτητοι ως βάση για την πιστοποίηση ατομικού αεροσκάφους. Κάθε Κράτος θα εκπονούσε τον δικό του πλήρη και λεπτομερή κώδικα πτητικής ικανότητας ή θα επέλεγε έναν περιεκτικό και λεπτομερή κώδικα, που έχει θεσπισθεί από ένα άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος. Το επίπεδο πτητικής ικανότητας, που προσδιορίσθηκε από τον κώδικα αυτόν, θα επιδεικνύονταν από τα Πρότυπα, συμπληρούμενο, εάν απαιτείτο, από Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης.

Ένα αναθεωρημένο κείμενο συνεπές με τις ανωτέρω αρχές προετοιμάστηκε για το Κεφάλαιο 5 του Παραρτήματος 6. Αυτό περιελάμβανε: α) εκτεταμένα Πρότυπα, που ήταν συμπληρωματικά των Προτύπων των σχετικών με τις επιδόσεις του αεροπλάνου του Παραρτήματος 8, και β) δύο Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης, τα οποία απεικόνιζαν δια παραδειγμάτων το επίπεδο επιδόσεων, που επιδιώκονταν από τα εκτεταμένα Πρότυπα. Το να υιοθετηθεί ένας κώδικας, που θα έδιδε ένα αισθητά χαμηλότερο επίπεδο επιδόσεων από εκείνο, που απεικονιζόταν από αυτά τα Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης, θεωρήθηκε ότι θα αποτελούσε παραβίαση των Προτύπων του Κεφαλαίου 5 του Παραρτήματος.

Παρούσα πολιτική επί της διεθνούς πτητικής ικανότητας. Υπήρξαν ορισμένες ανησυχίες ως προς τη βραδεία πρόοδο, που έγινε με την πάροδο των ετών σε σχέση με την εκπόνηση συμπληρωματικών προδιαγραφών πτητικής ικανότητας με τη μορφή Αποδεκτών Μέσων Συμμόρφωσης. Σημειώθηκε ότι η πλειονότητα των Απο-

δεκτών Μέσων Συμμόρφωσης στα Παραρτήματα 6 και 8 είχαν εκπονηθεί το 1957 και είχαν συνεπώς εφαρμογή μόνο σε εκείνους τους τύπους αεροσκαφών, που επιχειρούσαν τότε. Δεν καταβλήθηκε προσπάθεια να εκσυγχρονισθούν οι προδιαγραφές αυτών των Αποδεκτών Μέσων Συμμόρφωσης, ούτε υπήρξαν οποιεσδήποτε συστάσεις από την Επιτροπή Πτητικής Ικανότητας για την αναβάθμιση οποιουδήποτε από τα Προσωρινά Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης, τα οποία είχαν εκπονηθεί ως πιθανό υλικό για τα πλήρη Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης. Η Επιτροπή Αεροναυτιλίας, συνεπώς, ζήτησε από την Επιτροπή Πτητικής Ικανότητας να ανασκοπήσει την πρόοδο που έκανε από τότε που άρχισε, με το σκοπό να αποφασισθεί, εάν είχαν πραγματοποιηθεί τα επιθυμητά αποτελέσματα ή όχι και να προτείνει τυχόν αλλαγές για τη βελτίωση της εκπόνησης λεπτομερών προδιαγραφών πτητικής ικανότητας.

Η Επιτροπή Πτητικής Ικανότητας, κατά την ένατη σύνοδό της (Μόντρεαλ Νοέμβριος/ Δεκέμβριος 1979), πραγματοποίησε λεπτομερή μελέτη των προβλημάτων και πρότεινε ότι, η ιδέα της εκπόνησης προδιαγραφών πτητικής ικανότητας με τη μορφή Αποδεκτών Μέσων Συμμόρφωσης και Προσωρινών Αποδεκτών Μέσων Συμμόρφωσης, πρέπει να εγκαταλειφθεί και να προβλεφθεί ένα τεχνικό εγχειρίδιο πτητικής ικανότητας, το οποίο να προετοιμασθεί και δημοσιευθεί από τον ICAO, ώστε να συμπεριλάβει την καθοδηγητική ύλη, που έχει σκοπό να διευκολύνει την εκπόνηση και ομοιομορφία των εθνικών κωδίκων πτητικής ικανότητας από τα Συμβαλλόμενα Κράτη.

Η Επιτροπή Αεροναυτιλίας εξέτασε τις προτάσεις της Επιτροπής Πτητικής Ικανότητας υπό το φως του ιστορικού της εκπόνησης της πολιτικής πτητικής ικανότητας, που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο το 1956. Έφθασε στο συμπέρασμα, ότι οι βασικοί αντικειμενικοί σκοποί και αρχές, στις οποίες είχε βασισθεί η πολιτική πτητικής ικανότητας του ICAO, ήταν ξεκάθαρες και δεν απαιτούσαν οποιαδήποτε αξιόλογη αλλαγή. Διαπιστώθηκε επίσης, ότι ο κύριος λόγος για τη βραδύτητα της προόδου στην εκπόνηση των προδιαγραφών πτητικής ικανότητας με τη μορφή Αποδεκτών Μέσων Συμμόρφωσης και Προσωρινών Αποδεκτών Μέσων Συμμόρφωσης, ήταν ο βαθμός υποχρεωτικού καθεστώτος στο προηγούμενο υπαινισσόμενο από την ακόλουθη δήλωση, που περιλαμβάνεται στους προλόγους των Παραρτημάτων 6 και 8:

“Το να υιοθετηθεί κώδικας, που να δίνει ένα σχετικά χαμηλότερο επίπεδο πτητικής ικανότητας από εκείνο, που δίνεται στα Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης, θα αποτελούσε παραβίαση του Προτύπου που συμπληρώνεται από εκείνο το Αποδεκτό Μέσο Συμμόρφωσης”.

Διάφορες προσεγγίσεις εξετάστηκαν από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας, για να εξαλειφθεί αυτή η δυσκολία. Τελικά, κατέληξε στο συμπέρασμα, ότι η ιδέα της εκπόνησης προδιαγραφών πτητικής ικανότητας με τη μορφή Αποδεκτών Μέσων Συμμόρφωσης και Προσωρινών Αποδεκτών Μέσων Συμμόρφωσης, θα πρέπει να εγκαταλειφθεί και ο ICAO θα πρέπει να δηλώσει, ότι οι υποχρεώσεις των Κρατών, για το σκοπό του Άρθρου 33 της Σύμβασης, πρέπει να καλυφθούν με τη συμμόρφωσή τους με τα διευρυμένα Πρότυπα του Παραρτήματος 8 συμπληρωμένα, ως απαιτείται, από τεχνική καθοδηγητική ύλη πτητικής ικανότητας, χωρίς καμιά από τις υποχρεωτικές επιπτώσεις ή υποχρεώσεις. Επίσης θα πρέπει να διατηρηθεί η απαίτηση, ότι κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος θα πρέπει είτε να εκπονήσει το δικό του περιεκτικό και λεπτομερή κώδικα πτητικής ικανότητας ή να επιλέξει έναν περιεκτικό και λεπτομερή κώδικα, που έχει εκπονηθεί από άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος.

Το Συμβούλιο, στις 15 Μαρτίου 1972, ενέκρινε την ανωτέρω προσέγγιση, για να σχηματισθεί η βάση για την παρούσα πολιτική του ICAO στο πεδίο της πτητικής ικανότητας.

Ενέκρινε επίσης την έκδοση κατευθυντικής ύλης πτητικής ικανότητας υπό τον τίτλο Τεχνικό Εγχειρίδιο Πτητικής Ικανότητας. Έγινε αντιληπτό ότι η καθοδηγητική ύλη δεν θα έχει επίσημη μορφή και ο κύριος σκοπός της θα είναι να παρέχει κατευθύνσεις στα Συμβαλλόμενα Κράτη για την εκπόνηση του λεπτομερή εθνικού κώδικα πτητικής ικανότητας, που αναφέρεται στο 2.2 του Μέρους ΙΙ του Παραρτήματος 8.

Σε σχέση με το Παράρτημα 6, Μέρος Ι, συμφωνήθηκε, ότι η καθοδηγητική ύλη στα Αποδεκτά Μέσα Συμμόρφωσης για τους Περιορισμούς Επιδόσεων Λειτουργίας του Αεροπλάνου θα πρέπει να εκδοθεί κατάλληλα και να τηρηθεί στο Παράρτημα αλλά με τη μορφή Συνημμένου (πράσινες σελίδες).

Πρότυπα Επιδόσεων του Παραρτήματος 8. Το Κεφάλαιο 2, Μέρος ΙΙΙΑ, και το Τμήμα Β του Μέρους ΙΙΙΒ, του Παραρτήματος 8 περιέχουν Πρότυπα επιδόσεων αεροπλάνων, που είναι συμπληρωματικά των Προτύπων του Κεφαλαίου 5 του παρόντος Παραρτήματος. Αμφότερα δηλώνουν ευρείς αντικειμενικούς σκοπούς. Το Συμβούλιο έκανε έκκληση στα Συμβαλλόμενα Κράτη να μην επιβάλλουν στα επισκεπτόμενα αεροπλάνα, που δεν εξαιρούνται από το Άρθρο 41, επιχειρησιακές απαιτήσεις, πέραν από εκείνες που έχουν εκπονηθεί από το Κράτος Νηολόγησης, υπό τον όρο ότι οι απαιτήσεις εκείνες εξασφαλίζουν επίπεδο επιδόσεων ισοδύναμο με εκείνο που προβλέπουν τα Πρότυπα του Κεφαλαίου 5 του παρόντος Παραρτήματος και τα συμπληρωματικά Πρότυπα του Κεφαλαίου 2, Μέρος ΙΙΙΑ, και Τμήμα Β του Μέρους ΙΙΙΒ, του Παραρτήματος 8.

Σε σχέση με τα αεροσκάφη που εξαιρούνται από το Άρθρο 41, το Κεφάλαιο 5 του παρόντος Παραρτήματος περιέχει μια Συνιστώμενη Πρακτική, υπό την έννοια ότι το Κράτος Νηολόγησης θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι το επίπεδο επιδόσεων, που καθορίζεται στο 5.2 που εφαρμόζεται στα αεροπλάνα που δεν εξαιρούνται, θα πρέπει να καλύπτεται κατά το πρακτικώς δυνατόν από εκείνα τα αεροπλάνα. Το Συμβούλιο έχει κάνει έκκληση στα Συμβαλλόμενα Κράτη να μην επιβάλλουν στα επισκεπτόμενα αεροσκάφη, που εξαιρούνται από το Άρθρο 41, απαιτήσεις πέραν εκείνων που εκπονούνται από το Κράτος Νηολόγησης υπό τον όρο, ότι κατά την εκπόνηση εκείνων των απαιτήσεων το Κράτος Νηολόγησης είχε συμμορφωθεί με τη Συνιστώμενη Πρακτική. Οι συστάσεις αυτές συμπληρώνουν εκείνη που έγινε από το Συμβούλιο σε σχέση με τα εξαιρούμενα αεροσκάφη από το Άρθρου 41, κατά την έκταση ότι τα Συμβαλλόμενα Κράτη εφαρμόζουν, κατά το πρακτικώς δυνατόν, τα Πρότυπα των Μερών ΙΙΙΑ και ΙΙΙΒ του Παραρτήματος 8, σε αεροπλάνα μάζας πάνω από 5.700 kg, που προορίζονται για τη μεταφορά επιβατών ή φορτίου ή ταχυδρομείου στη διεθνή αεροναυτιλία.

Ενέργειες από τα Συμβεβλημένα Κράτη

Ενημέρωση διαφορών. Επισημαίνεται η προσοχή των Συμβαλλομένων Κρατών στην υποχρέωση που επιβάλλεται από το Άρθρο 38 της Σύμβασης, με το οποίο τα Συμβαλλόμενα Κράτη απαιτείται να ενημερώνουν τον Οργανισμό για όποιες διαφορές μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των Διεθνών Προτύπων, που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα, καθώς και κάθε τροποποίησή τους. Τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να επεκτείνουν παρόμοια ενημέρωση σε κάθε διαφορά από τις Συνιστώμενες Πρακτικές, που περιέχονται στο παρόν Παράρτημα, καθώς και τις τροποποιήσεις τους, όταν η ενημέρωση για τέτοιες διαφορές είναι σημαντική για την ασφάλεια της αεροναυτιλίας. Ακόμη, τα Συμβαλλόμενα Κράτη καλούνται να ενημερώνουν έγκαιρα τον Οργανισμό για κάθε διαφορά που θα επακολουθήσει ή για κάθε άρση διαφοράς, για την οποία είχαν προηγουμένως ενημερώσει. Μια ειδική αίτηση για ενημέρωση διαφορών θα στέλνεται στα Συμβαλλόμενα Κράτη αμέσως μετά την υιοθέτηση κάθε Τροποποίησης του παρόντος Παραρτήματος.

Η προσοχή των Κρατών ζητείται επίσης στη διάταξη του Παραρτήματος 15 σχετικά με τη δημοσίευση διαφορών μεταξύ των εθνικών τους κανονισμών και πρακτικών και των συναφών Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών του ICAO μέσω μιας Υπηρεσίας Αεροναυτικών Πληροφοριών, επιπλέον της υποχρέωσης των Κρατών υπό το άρθρο 38 της Σύμβασης.

Δημοσίευση των πληροφοριών. Η δημιουργία και η απόσυρση καθώς και οι αλλαγές στις ευκολίες, υπηρεσίες και διαδικασίες που επηρεάζουν τις πτητικές λειτουργίες των αεροσκαφών, που παρέχονται σύμφωνα με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, που καθορίζονται στο παρόν Παράρτημα, θα πρέπει να γνωστοποιούνται και ενεργοποιούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 15.

Κατάσταση των μερών του Παραρτήματος

Ένα Παράρτημα συμπληρώνεται από τα ακόλουθα συστατικά μέρη, τα οποία ωστόσο δεν βρίσκονται απαραίτητα σε κάθε Παράρτημα. Αυτά έχουν την ενδεικνυόμενη κατάσταση.

1.- Υλικό που περιλαμβάνει το ίδιο το Παράρτημα:

α) Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο με βάση τις διατάξεις της Σύμβασης. Καθορίζονται ως εξής:

Πρότυπο: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν απαραίτητη για την ασφάλεια ή την ομαλότητα της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Μέρη πρέπει να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση. Στην περίπτωση αδυναμίας συμμόρφωσης, η κοινοποίηση στο Συμβούλιο είναι υποχρεωτική με βάση το Άρθρο 38.

Συνιστώμενη Πρακτική: Οποιαδήποτε προδιαγραφή για φυσικά χαρακτηριστικά, διαμόρφωση, υλικό, επιδόσεις, προσωπικό ή διαδικασία, η ομοιόμορφη εφαρμογή των οποίων αναγνωρίζεται σαν επιθυμητή για το συμφέρον της ασφάλειας, της ομαλότητας ή της αποτελεσματικότητας της διεθνούς αεροναυτιλίας και στις οποίες τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να προσπαθούν να συμμορφώνονται σύμφωνα με τη Σύμβαση.

β) Προσαρτήματα, που αποτελούν υλικό, το οποίο έχει ομαδοποιηθεί ξεχωριστά για ευκολία, αλλά αποτελούν μέρος των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών, που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο.

γ) Ορισμοί, όρων που χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, οι οποίοι δεν είναι αυτονόητοι με την έννοια, ότι δεν έχουν αποδεκτές έννοιες λεξικού. Ένας ορισμός δεν έχει ανεξάρτητη ιδιότητα, αλλά είναι ένα βασικό μέρος κάθε Προτύπου και Συνιστώμενης Πρακτικής, στα οποία ο όρος χρησιμοποιείται, εφόσον μια αλλαγή στο νόημα του όρου θα επηρέαζε την προδιαγραφή.

δ) Πίνακες και Σχήματα, τα οποία προσθέτουν ή περιγράφουν ένα Πρότυπο ή μια Συνιστώμενη Πρακτική και τα οποία αναφέρονται σ' αυτά, αποτελούν μέρος του σχετικού Προτύπου ή της Συνιστώμενης Πρακτικής και έχουν την ίδια ιδιότητα.

Πρέπει να σημειωθεί ότι κάποια Πρότυπα στο παρόν Παράρτημα ενσωματώνουν, με αναφορά, άλλες προδιαγραφές, οι οποίες έχουν την ιδιότητα των Συνιστώμενων Πρακτικών. Σε τέτοιες περιπτώσεις το κείμενο της Συνιστώμενης Πρακτικής γίνεται μέρος του Προτύπου.

2.- Υλικό εγκεκριμένο από το Συμβούλιο για δημοσίευση σε σχέση με τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές:

α) Πρόλογοι, οι οποίοι περιλαμβάνουν ιστορικό και επεξηγηματικό υλικό βασισμένο στη δράση του Συμβουλίου και περιέχουν επεξήγηση των υποχρεώσεων των Κρατών όσον αφορά την εφαρμογή των Προτύπων και των Συνιστώμενων Πρακτικών, που προκύπτουν από τη Σύμβαση και την Απόφαση Υιοθέτησης.

β) Εισαγωγές, οι οποίες περιλαμβάνουν επεξηγηματικό υλικό, που εισάγεται στην αρχή των μερών, των κεφαλαίων ή των τμημάτων του Παραρτήματος, για να βοηθήσουν στην κατανόηση της εφαρμογής του κειμένου.

γ) Σημειώσεις, οι οποίες περιλαμβάνονται στο κείμενο, όπου είναι απαραίτητο, για να δώσουν πραγματικές πληροφορίες ή αναφορές που σχετίζονται με τα σχετικά Πρότυπα ή τις Συνιστώμενες Πρακτικές, αλλά δεν αποτελούν μέρος των Προτύπων ή των Συνιστώμενων Πρακτικών.

δ) Συνημμένα, τα οποία περιλαμβάνουν συμπληρωματικό υλικό στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές, ή συμπεριλαμβάνονται σαν οδηγός στην εφαρμογή τους.

Επιλογή γλώσσας

Το παρόν Παράρτημα έχει υιοθετηθεί σε έξι γλώσσες - Αγγλικά, Αραβικά, Κινέζικα, Γαλλικά, Ρώσικα και Ισπανικά. Ζητείται από κάθε Συμβαλλόμενο Κράτος να επιλέξει ένα από αυτά τα κείμενα με σκοπό την εθνική εφαρμογή και για άλλους σκοπούς, οι οποίοι προβλέπονται στη Σύμβαση, είτε μέσω άμεσης χρήσης ή μέσω μετάφρασης στην εθνική του γλώσσα και να ειδοποιήσουν τον Οργανισμό ανάλογα.

Πρακτικές έκδοσης

Η ακόλουθη πρακτική έχει ακολουθηθεί με σκοπό να υποδείξει με μια ματιά την ιδιότητα της κάθε δήλωσης: Τα Πρότυπα έχουν τυπωθεί σε ανοικτή κανονική γραφή. Οι Συνιστώμενες Πρακτικές έχουν τυπωθεί με ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σύσταση. Οι σημειώσεις έχουν τυπωθεί σε ανοικτή πλαγιαστή γραφή, ενώ η ιδιότητα υποδηλώνεται με το πρόθεμα Σημείωση.

Η ακόλουθη πρακτική έκδοσης έχει ακολουθηθεί στη συγγραφή των προδιαγραφών: για τα Πρότυπα χρησι-

μοποιείται το λειτουργικό ρήμα «πρέπει» και για τις Συνιστώμενες Πρακτικές χρησιμοποιείται το λειτουργικό ρήμα «θα πρέπει».

Οι μονάδες μέτρησης που χρησιμοποιούνται σε αυτό το έγγραφο είναι σύμφωνα με το Διεθνές Σύστημα Μονάδων (SI), όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 5 της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία. Εκεί όπου το Παράρτημα 5 επιτρέπει τη χρήση εναλλακτικών μονάδων που δεν ανήκουν στο SI, αυτές φαίνονται σε παρενθέσεις που ακολουθούν τις βασικές μονάδες. Εκεί όπου παρατίθενται δύο σύνολα μονάδων, δεν πρέπει να θεωρείται ότι τα ζευγάρια των τιμών είναι ίσα και εναλλακτικά. Μπορεί, ωστόσο, να συμπεράνουμε ότι ένα ισοδύναμο επίπεδο ασφάλειας επιτυγχάνεται, όταν οποιοδήποτε σύνολο μονάδων χρησιμοποιείται αποκλειστικά.

Οποιαδήποτε αναφορά σε ένα μέρος αυτού του εγγράφου, το οποίο αναγνωρίζεται από έναν αριθμό ή/και τίτλο, συμπεριλαμβάνει όλες τις υποδιαιρέσεις αυτού του μέρους.

Πίνακας Α. Τροποποιήσεις στο Παράρτημα 6

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε* *Ισχύει* *Εφαρμόζεται*
1η Έκδοση	Προήλθε από την έκτη Έκδοση του Παραρτήματος 6, που περιλαμβάνει την τροποποίηση 152		23 Ιαν. 1969 23 Μαΐου 1969 18 Σεπτ. 1969
1 (2η έκδοση)	Έκτη Διάσκεψη Αεροναυτιλίας	α) Μετατόπιση στην έμφαση της ευθύνης για την καθιέρωση ελάχιστων υψών πτήσεως διαδρομής από τον αερομεταφορέα προς το Κράτος υπέρπτησης, β) η απαίτηση για πρόσθετα όργανα σε αεροπλάνα που επιχειρούν ως ελεγχόμενες πτήσεις VFR στη φάση διαδρομής, και ιδιαίτερης σημασίας, γ) η άδεια σε αεροπλάνα, όταν δεν έχουν τη δυνατότητα να πλοηγηθούν με οπτική αναφορά σε σημεία εδάφους, να πλοηγούνται με εξοπλισμό διαφορετικό από ραδιοναυτιλιακό εξοπλισμό, π.χ. αποκλειστικά από αυτόνομα ναυτιλιακά μέσα, με την προϋπόθεση ότι πληρούνται συγκεκριμένες δυνατότητες εξοπλισμού, αποκλείοντας έτσι κάθε απαίτηση για τη μεταφορά ραδιοναυτιλιακού εξοπλισμού.	25 Μαΐου 1970 25 Σεπτ. 1970 4 Φεβ. 1971
2	Ειδική Σύσκεψη για το Θόρυβο των Α/φων κοντά σε Αεροδρόμια (1969) και Δεύτερη Σύσκεψη της Ομάδας Υπερηχητικών Μεταφορών	α) Το βάρος του αεροπλάνου στην αρχή της απογείωσης ή στον εκτιμώμενο χρόνο προσγείωσης να μην υπερβαίνει, εκτός από ορισμένες περιστάσεις, τα σχετικά μέγιστα βάρη για τα οποία έχει επιδειχθεί συμμόρφωση με τα ισχύοντα Πρότυπα Πιστοποίησης Θορύβου β) η μεταφορά επί αεροπλάνου ενός εγγράφου που να αποδεικνύει πιστοποίηση θορύβου, γ) όλα τα αεροπλάνα που υπάρχει πρόθεση να επιχειρήσουν πάνω από 15.000 μ. (49.000 πόδια) να φέρουν εξοπλισμό για συνεχή μέτρηση και ένδειξη της συνολικής λαμβανόμενης κοσμικής ακτινοβολίας.	2 Απριλίου 1971 2 Αυγ. 1971 6 Ιαν. 1972
3	Έβδομο Συνέδριο Αεροναυτιλίας	Συμπερίληψη στο Παράρτημα μιας Συνιστώμενης Πρακτικής με περιεχόμενο ότι, σε όλα τα αεροπλάνα που μεταφέρουν επιβάτες, η πόρτα του διαμερίσματος του πληρώματος διακυβέρνησης θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα ασφάλισης από μέσα από το διαμέρισμα.	10 Δεκ. 1971 10 Απριλίου 1972 7 Δεκ. 1972
4 (3η έκδοση)	Αναθεώρηση του Παραρτήματος από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας	α) Διαγραφή από το Κεφάλαιο 2 της διάταξης που προέβλεπε, σε ορισμένες περιστάσεις, συγκεκριμένες προδιαγραφές ταξινομημένες ως Πρότυπα να έχουν την ιδιότητα Συνιστώμενων Πρακτικών, β) εισαγωγή του όρου "Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου" αντί του "Μετεωρολογικά ελάχιστα αεροδρομίου", γ) εισαγωγή των όρων "Αποφασιστικό σχετικό ύψος", "Μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων", "Οπτική απόσταση διαδρόμου" και "Μετεωρολογικές συνθήκες όψεως", δ) εισαγωγή διατάξεων που απαιτούν από τον αερομεταφορέα να υποβάλλει ένα αντίγραφο του Εγχειριδίου Πτητικής Εκμετάλλευσης στο Κράτος Νηολόγησης και να ενσωματώσει στο Εγχειρίδιο συγκεκριμένη υποχρεωτική ύλη, ε) συμπερίληψη ενημερωμένου καταλόγου των εφοδίων κλπ. Που πρέπει να μεταφέρονται επί αεροπλάνου στα κυτία πρώτων βοηθειών, στ) αλλαγή στην αντιστοιχία των 5.700 kg από 12.500 λίβρες στις 12.566 λίβρες, ζ) η εισαγωγή αναφοράς στην ανάγκη για συγκεκριμένους τύπους αεροπλάνων να είναι εφοδιασμένα με ενδείκτη αριθμού Mach, η) η εισαγωγή διάταξης για τους συνοδούς θαλάμου επιβατών να κάθονται ασφαλισμένοι κατά τη διάρκεια ορισμένων συγκεκριμένων φάσεων της πτήσεως.	27 Ιουνίου 1972 27 Οκτ. 1972 1 Μαρτίου 1973

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται*
5	Έβδομη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας	Συμπερίληψη στο Παράρτημα των ορισμών "Αποτυπωτής πτήσεως" και "Μέγιστο βάρος" (αεροσκάφους) και αναθεώρηση των προδιαγραφών για τη μεταφορά, τις παραμέτρους καταγραφής και τη λειτουργία των αποτυπωτών πτήσεως.	29 Μαΐου 1973 1 Οκτ. 1973 23 Μαΐου 1974
6	Σε εκτέλεση της νέας πολιτικής για τη διεθνή πτητική ικανότητα και ενέργεια σε εκτέλεση της απόφασης Α18-16 της Συνέλευσης	Αντικατάσταση των Αποδεκτών Τρόπων Συμμόρφωσης για τους Περιορισμούς Επιδόσεων Λειτουργίας Αεροπλάνου από καθοδηγητική ύλη επί του αντικειμένου με τη μορφή Προσαρτήματος, και ενσωμάτωση διατάξεων για παροχή ισχύος ανάγκης ώστε να λειτουργούν τα όργανα ενδείξεως ύψους σε περίπτωση ολικής απώλειας του κυρίου συστήματος παραγωγής ηλεκτρισμού. Με την ευκαιρία που παρουσιάστηκε από αυτή την Τροποποίηση έγινε επίσης αναθεώρηση της εισαγωγικής σημείωσης στο Κεφάλαιο 3 του Παραρτήματος. Η αναθεώρηση εστιάζει σε μια πρακτική μέθοδο για τα Κράτη ώστε να απαλλάσσονται από τα καθήκοντά τους στις περιπτώσεις μίσθωσης, εκμίσθωσης και ανταλλαγής αεροσκαφών σε διεθνείς πτητικές λειτουργίες.	30 Οκτ. 1973 28 Φεβ.. 1974 23 Μαΐου 1974
7	Ενέργεια του Συμβουλίου σε εκτέλεση των αποφάσεων Α17-10 και Α18-10 της Συνέλευσης	Εισηγμένες διατάξεις σε σχέση με πρακτικές που πρέπει να ακολουθηθούν στην περίπτωση που αεροσκάφος είναι αντικείμενο έκνομης παρέμβασης.	7 Δεκ. 1973 7 Απριλίου 1974 23 Μαΐου 1974
8	Σε εφαρμογή μελέτης της Επιτροπής Αεροναυτιλίας που αφορά την αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών	Εισηγμένες διατάξεις σχεδιασμένες να μειώσουν τον κίνδυνο για αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη.	4 Φεβ. 1975 4 Ιουνίου 1975 9 Οκτ. 1975
9	Περιοδική Σύσκεψη Διερεύνησης Ατυχημάτων και Πρόληψης (1974). Πέμπτη Σύσκεψη της Ομάδας Υπερηχητικών Μεταφορών. Συνέπεια των τροποποιήσεων στα Παραρτήματα 3 και 14	Εισηγμένες απαιτήσεις για την προστασία και διατήρηση των αρχείων των αποτυπωτών πτήσεως αεροπλάνων που εμπλέκονται σε ατυχήματα και συμβάντα, πρόβλεψη και χρήση των μηχανισμών συγκράτησης πληρώματος διακυβέρνησης, διαδικασίες που πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση υπερβολικής κοσμικής ακτινοβολίας κατά την πτήση, και η διατήρηση αρχείων για μέλη πληρώματος όσον αφορά τις συνολικές δόσεις κοσμικής ακτινοβολίας. Η τροποποίηση παρέσχε επίσης ενίσχυση των προδιαγραφών για το τύπο του ρολογιού που απαιτείται για πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με τους Κανόνες Πτήσεως δι' Οργάνων και ελεγχόμενες VFR πτήσεις και παρέσχε αναφορά στην καθοδηγητική ύλη για τις προμήθειες καυσίμου για SST. Με την ευκαιρία που παρουσιάστηκε από την τροποποίηση αυτή εισήχθησαν αλλαγές στο Παράρτημα ως αποτέλεσμα της υιοθέτησης από το Συμβούλιο τροποποιήσεων σε συνοδά έγγραφα – Παράρτημα 3 και Παράρτημα 14. Οι αλλαγές αυτές συνίστανται στην εξάλειψη αναφοράς στο PANS-MET και την αναθεώρηση των ορισμών του Αεροδρομίου, Οπτικής Απόστασης Διαδρόμου, Διαθέσιμης απόστασης για απογείωση και Διαθέσιμης απόσταση προσγείωσης.	7 Απριλίου 1976 7 Αυγ. 1976 30 Δεκ. 1976
10	Περιφερειακή Σύσκεψη Αεροναυτιλίας ASIA/PAC	Η απαίτηση για μεταφορά εξοπλισμού ασυρμάτου επιβίωσης πάνω από εκείνες τις περιοχές στις οποίες η έρευνα και διάσωση θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολο να προσδιοριστούν από τα Κράτη παρά από την περιφερειακή συμφωνία αεροναυτιλίας.	16 Ιουνίου 1976 16 Οκτ. 1976 6 Οκτ. 1977
11	Έβδομη Σύσκεψη Αεροναυτιλίας και Μελέτη Επιτροπής Αεροναυτιλίας	Απαίτησε από τον αερομεταφορέα να καθιερώσει επιχειρησιακές διαδικασίες σχεδιασμένες να εξασφαλίσουν ότι ένα αεροπλάνο που διεξάγει προσεγγίσεις ακριβείας διέρχεται το κατώφλι με ένα όριο ασφαλείας.	23 Ιουνίου 1977 23 Οκτ. 1977 23 Φεβ. 1978
12	Επιτροπή Μελέτης Αεροναυτιλίας	Απαίτησε την προσαρμογή συστημάτων προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους για συγκεκριμένα αεροπλάνα.	15 Δεκ. 1977 15 Απριλίου 1978 10 Αυγ. 1978
13	Επιτροπή Μελέτης Αεροναυτιλίας	Απαίτησε την προσαρμογή καθισμάτων με ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας και τη χρήση τους από τους συνοδούς θαλάμου επιβατών που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα εκκένωσης έκτακτης ανάγκης.	13 Δεκ. 1978 13 Απριλίου 1979 29 Νοεμ. 1979
14	Επιτροπή Μελέτης Αεροναυτιλίας	Νέος ορισμός του "επιχειρησιακού ελέγχου" και εισαγωγή απαιτήσεων για εξοπλισμό πλοήγησης για να καλυφθούν οι ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας (MNPS).	2 Απριλίου 1980 2 Αυγ. 1980 27 Νοεμ. 1980
15	Επιτροπή Μελέτης Αεροναυτιλίας	Αναθεώρηση των διατάξεων που σχετίζονται με τα εξωτερικά φώτα για να ευθυγραμμιστούν με τις νέες διατάξεις των Παραρτημάτων 2 και 8, και απαιτήσεις να περιληφθεί κατάλογος ελέγχου ενεργειών εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και ασφαλείας, που περιλαμβάνει οδηγίες για τη χρήση του, στο Εγχειρίδιο Πτητικής Εκμετάλλευσης.	22 Μαρτίου 1982 22 Ιουλίου 1982 25 Νοεμ. 1982
16	Τρίτη και Τέταρτη Σύσκεψη	Εισηγμένες διατάξεις σε σχέση με τις διαδικασίες λειτουργίας	29 Μαρτίου 1983

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται*
(4η έκδοση)	τη Ομάδας Επιχειρήσεων, Σύσκεψη Διευθύνσεων AGA (1981), τροποποιήσεις σε συνέχεια της υιοθέτησης του Παραρτήματος 18 και μια μελέτη αεροναυτιλίας	αεροσκαφών για ελάττωση θορύβου, ανάπτυξη και χρήση διαδικασιών πτήσεως δι' οργάνων, εξουσιοδότηση και ικανότητα για τροχοδρόμηση αεροπλάνων και ανεφοδιασμό καυσίμου με επιβάτες στο αεροπλάνο. Εισήχθησαν αλλαγές στο Παράρτημα ως αποτέλεσμα της υιοθέτησης από το Συμβούλιο του Παραρτήματος 18 αναφορικά με την μεταφορά επικίνδυνων υλικών και απαιτήσεις για προγράμματα εκπαίδευσης πληρωμάτων για τη μεταφορά τους σε εμπορικά αεροπλάνα. Οι διατάξεις αναφορικά με τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίων αναθεωρήθηκαν για να διευκρινίσουν τις απαιτήσεις και να περιλάβουν μια απαίτηση για πληροφορίες RVR. Οι μονάδες μέτρησης ευθυγραμμίσθηκαν με τις διατάξεις του Παραρτήματος 5, και η Σημείωση του Κεφαλαίου 3 που αφορά lease, charter and interchange ενημερώθηκαν.	29 Ιουλίου 1983 24 Νοε. 1983
17	Σύσκεψη Διευθύνσεων Πρόληψης Ατυχημάτων και Διερεύνησης, AIG (1979)	Αναθεώρηση των διατάξεων που σχετίζονται με τους αποτυπωτές πτήσεως. Εισαγωγή σχετικής καθοδηγητικής ύλης στο συνημμένο.	6 Μαρτίου 1985 29 Ιουλίου 1985 21 Νοε. 1985
18	Έβδομη Σύσκεψη της Ομάδας Αποφυγής Εμποδίων, Μελέτες Επιτροπής και πρόταση από ένα Κράτος	Διάταξη για στοιχεία επιδόσεων ανόδου με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων από αεροπλάνα με δύο κινητήρες, η διάταξη των στοιχείων εμποδίων, συνυπολογισμός της απόστασης ευθυγράμμισης απογείωσης.	25 Μαρτίου 1986 27 Ιουλίου 1986 20 Νοε. 1986
19 (5η έκδοση)	Αναθεώρηση από την Επιτροπή Αεροναυτιλίας του Παραρτήματος, φάση Ι. Τρίτη Σύσκεψη της Ομάδας Πτητικών Λειτουργιών Κανόνων Πτήσεων εξ Όψεως. Μελέτη Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Εισαγωγή νέων ορισμών για πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών, πιστοποιητικό αερομεταφορέα, κύριος κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού και κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού. Εισαγωγή αναθεωρημένου ορισμού του εφεδρικού αεροδρομίου για να εισάγει τα εναλλακτικά αεροδρόμια απογειώσεως, διαδρομής και προορισμού, β) εξάλειψη των διαφορών μεταξύ των προδιαγραφών προγραμματισμένων και μη προγραμματισμένων πτητικών λειτουργιών, γ) εισαγωγή του σχεδίου της εφαρμογής του Παραρτήματος 6, Μέρος Ι στην εκμετάλλευση αεροπλάνων από αερομεταφορείς εξουσιοδοτημένους να διεξάγουν διεθνείς πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών, δ) απαιτήσεις για την έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα και η εισαγωγή καθοδηγητικής ύλης, ε) απαιτήσεις για την ανάπτυξη καταλόγων ελάχιστου εξοπλισμού και η εισαγωγή καθοδηγητικής ύλης, στ) απαιτήσεις για τις προδιαγραφές εναλλακτικών αεροδρομίων, ζ) απαιτήσεις για τις διατάξεις του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης, η) απαιτήσεις για τον αερομεταφορέα να καθιερώσει πρόγραμμα πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων και προδιαγραφές σε σχέση με τις χειραποσκευές, θ) διαφοροποίηση στο Παράρτημα 6, Μέρος Ι μεταξύ επιχειρησιακών σχεδίων πτήσεως και σχεδίων πτήσεως ATS, ι) απαιτήσεις για τον κυβερνήτη να επιδείξει γνώσεις των διαδικασιών ναυτιλίας μεγάλων αποστάσεων κατά περίπτωση, ια) Εξάλειψη του όρου "ελεγχόμενη πτήση VFR" και αναγνώριση ότι η πτήση VFR ενδέχεται να είναι ελεγχόμενη πτήση, ιβ) τροποποίηση στο Κεφάλαιο 13 – Ασφάλεια, για να γίνει η σύσταση για τη διάταξη για ασφαλιζόμενη πόρτα διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης που έχει εφαρμογή σε όλα τα αεροπλάνα παρά μόνο στα αεροπλάνα που μεταφέρουν επιβάτες, να απαιτήσει καθοδηγητική ύλη για υποστήριξη του καταλόγου ελέγχου ενεργειών της διαδικασίας έρευνας, και να απαιτήσει από τον αερομεταφορέα να καθιερώσει εκπαιδευτικό πρόγραμμα για τους υπαλλήλους για προληπτικά μέτρα και τεχνικές σε σχέση με ενέργειες δολιοφθοράς ή έκνομης παρέμβασης, ιγ) εισαγωγή καθοδηγητικής ύλης που αφορά καταγραφή στοιχείων πτήσεως σημαντικών πληροφοριών λειτουργίας σε αεροπλάνα με ηλεκτρονικές οθόνες, ιδ) αναθεώρηση των απαιτήσεων για τα περιεχόμενα του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης, ιε) απαιτήσεις που αφορούν χειραποσκευές,	19 Μαρτίου 1990 30 Ιουλίου 1990 15 Νοε. 1990

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται*
		ιστ) αλλαγή της έκφρασης "σύστημα ελέγχου πτήσεως" σε "κατάλογο ελέγχου ενεργειών".	
20	Πέμπτη Σύσκεψη της Ομάδας Πτητικών Λειτουργιών, Έβδομη και Όγδοη Σύσκεψη της Ομάδας Αναθεώρησης της Γενικής Ιδέας Διαχωρισμού, Σύσκεψη Διευθύνσεων Διερεύνησης Ατυχημάτων (AIG/1922), Τρίτη Σύσκεψη της Ομάδας Συνεχούς Πτητικής Ικανότητας, μελέτες Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αναθεώρηση των ορισμών επιχειρησιακών ελάχιστων αεροδρομίου, αποφασιστικού ύψους/ σχετικού ύψους, ελάχιστου ύψους/ σχετικού ύψους καθόδου και ύψους/ σχετικού ύψους αποφυγής εμποδίων, β) εισαγωγή νέων ορισμών για πομπούς εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT), απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας (RNP) και τύπο RNP, γ) εισαγωγή ορισμού για την ταξινόμηση πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης, δ) εισαγωγή αναφοράς στο *Continuing Airworthiness Manual,* ε) αναθεώρηση των απαιτήσεων που αφορούν τη χρήση αποτυπωτών πτήσεως με χάραξη μεταλλικού φύλλου, στ) εισαγωγή απαιτήσεων για μεταφορά πομπών εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT) για να αντικαταστήσουν διατάξεις σχετικές με εξοπλισμό ασυρμάτου επιβίωσης και φάρου εντοπισμού έκτακτης ανάγκης, ζ) εισαγωγή απαίτησης ότι ο φερόμενος εξοπλισμός ναυτιλίας πρέπει να δίνει τη δυνατότητα στο αεροσκάφος να προωθείται σύμφωνα με τους τύπους RNP που ορίζονται για τις προτιθέμενες διαδρομές ή περιοχές , διατάξεις που επιτρέπουν την ομοιόμορφη εφαρμογή των VSM 300 μ. (1.000 ποδών) πάνω από το FL 290 και αναφορά στις απαιτήσεις που σχετίζονται με πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο RNP στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, η) αναθεώρηση των απαιτήσεων που αφορούν επιθεώρηση συντήρησης, τροποποιήσεις και επισκευές και πληροφορίες συνεχούς πτητικής ικανότητας.	21 Μαρτίου 1994 25 Ιουλίου 1994 10 Νοε. 1994
21 (6η έκδοση)	Μελέτες Επιτροπής Αεροναυτιλίας, Δέκατη τέταρτη Σύσκεψη της Ομάδας Επικίνδυνων υλικών, εκδοτικές τροποποιήσεις, ευθυγράμμιση κειμένου με το Παράρτημα 6, Μέρος II ή/και Μέρος III, επακόλουθη τροποποίηση	α) Εισαγωγή νέων και αναθεωρημένων ορισμών για συνοδό θαλάμου επιβατών, εγχειρίδιο πτήσεως, μεγάλο αεροπλάνο, εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και μικρό αεροπλάνο, β) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν ευκολίες λειτουργίας, προετοιμασία πτήσεως, χρόνος πτήσεως, περίοδοι πτητικής απασχόλησης και περίοδοι ανάπαυσης για μέλη πληρώματος, προμήθεια οξυγόνου και πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων (ETOPS), γ) νέες απαιτήσεις για καθορισμό του μήκους του διαθέσιμου διαδρόμου, δ) αναθεωρημένες και νέες απαιτήσεις που αφορούν συστήματα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS), ιατρικά εφόδια, εξοπλισμός οξυγόνου για αεροπλάνα σε πτήσης μεγάλου ύψους, ε) αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν αεροπλάνα που λειτουργούν σύμφωνα με κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR), στ) συμπερίληψη αναφορών στο ICAO *Manual of Criteria for the Qualification of Flight Simulators* (Doc 9625) και νέες απαιτήσεις για το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πληρώματος διακυβέρνησης που αφορά γνώσεις και εξειδικεύσεις σε σχέση με τις ανθρώπινες επιδόσεις και περιορισμούς, ζ) αναθεώρηση της ονομασίας του επιμελητή πτήσεων για ευθυγράμμιση με το Παράρτημα 1, η) αναθεώρηση των περιεχομένων του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης και νέες διατάξεις που αφορούν επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου, εφοδιασμό οξυγόνου, περιορισμοί χρόνου πτήσεως και απασχόλησης, διαδικασίες εκτάκτων καταστάσεων κατά την αναχώρηση, οδηγίες για έλεγχο μάζας και ισορροπίας και απαιτήσεις οδηγιών και εκπαίδευσης για την αποφυγή ελεγχόμενης πτήσης προς το έδαφος (CFIT) και πολιτική για τη χρήση συστημάτων προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS), θ) νέες διατάξεις για περιόδους χρόνου πτήσεως, πτητικής απασχόλησης και περιόδους ανάπαυσης για συνοδούς θαλάμου επιβατών και αναθεώρηση των διατάξεων που αφορούν εκπαίδευση, και ι) αναθεωρημένες και νέες απαιτήσεις που σχετίζονται με την ενσωμάτωση ασφάλειας στο σχεδιασμό αεροσκαφών.	8 Μαρτίου 1995 24 Ιουλίου 1995 9 Νοε. 1995

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε* *Ισχύει* *Εφαρμόζεται*
22	Τέταρτη και Πέμπτη Σύσκεψη της Ομάδας Βελτιώσεων Δευτερεύοντος Ραντάρ Επιτήρησης και Συστημάτων Αποφυγής Σύγκρουσης (SICASP/4 & 5)	Απαιτήσεις που αφορούν ερωτο-αποκριτές αναφοράς βαρομετρικού ύψους και μεταφοράς συστημάτων αποφυγής εναέριας σύγκρουσης ACAS).	19 Φεβ. 1996 15 Ιουλίου 1996 7 Νοε. 1996
23 (7η έκδοση)	Πρώτη Σύσκεψη της Ομάδας Αποτυπωτών Πτήσεως, Τέταρτη Σύσκεψη της Ομάδας Συνεχούς Πτητικής Ικανότητας, Ειδική Ομάδα CFITτου ICAO και της βιομηχανίας, μελέτες Επιτροπής Αεροναυτιλίας, Τροποποίηση 162 στο Παράρτημα 1, Τροποποίηση 38 στο Παράρτημα 11, εκδοτικές τροποποιήσεις	α) Εισαγωγή νέων και αναθεωρημένων ορισμών για εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, κατάλογο απόκλισης διαμόρφωσης, εναλλακτικό διαδρομής ETOPS, αρχές Ανθρωπίνων Παραγόντων, ανθρώπινες επιδόσεις, κύριος κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού, συντήρηση, ψυχοκινητικές ουσίες και απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας, β) αναθεώρηση των σημειώσεων που αφορούν εκμίσθωση και ανταλλαγή, γ) νέες και αναθεωρημένες διατάξεις που αφορούν αποτυπωτές πτήσεως, δ) εισαγωγή σημείωσης που αφορά τη χρήση ψυχοκινητικών ουσιών, ε) νέες διατάξεις που αφορούν φερόμενα συστήματα προειδοποίησης διατμητικού ανέμου εμπρόσθιας έρευνας, στ) νέες και αναθεωρημένες διατάξεις που αφορούν τη συνεχή πτητική ικανότητα να αντανακλά τη χρήση εγκεκριμένων οργανισμών συντήρησης και να διευκρινίσει τις ευθύνες του αερομεταφορέα και του οργανισμού συντήρησης, ζ) νέες και αναθεωρημένες διατάξεις που αφορούν το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης που μετατέθηκε σε προσάρτημα και νέα Συνιστώμενη Πρακτική για τη μεταφορά συστήματος προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους σε ελικοφόρα αεροπλάνα, η) νέες διατάξεις που αφορούν την ευθύνη του Κράτους σε σχέση με την επίβλεψη των πτητικών λειτουργιών ως προϋπόθεση πιστοποιητικού αερομεταφορέα, αποδοχή εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης και καθιέρωση συστήματος για πιστοποίηση και συνεχή επιτήρηση του αερομεταφορέα, θ) νέες διατάξεις που αφορούν στην από/ αντιπαγοποίηση αεροσκαφών στο έδαφος, περιορισμοί επιδόσεων λειτουργίας αεροπλάνων, περιορισμοί μάζας, ευαίσθητα βαρομετρικά υψόμετρα και πρόσφατη πείρα του συγκυβερνήτη, ι) νέες διατάξεις που αφορούν τη μεταφορά συστημάτων αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS) και ερωτο-αποκριτές αναφοράς βαρομετρικού ύψους, και ια) νέες διατάξεις που αφορούν Ανθρώπινους Παράγοντες.	19 Μαρτίου 1998 20 Ιουλίου 1998 5 Νοε. 1998
24	Δεύτερη Σύσκεψη της Ομάδας Αποτυπωτών Πτήσεως, 32η Σύνοδος της Συνέλευσης, μελέτες Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αλλαγή ορολογίας από "συνοδός θαλάμου επιβατών" σε "πλήρωμα θαλάμου επιβατών", β) αναθεωρημένοι ορισμοί, γ) νέες διατάξεις που αφορούν την υποχρεωτική μεταφορά ELT που λειτουργούν στα 406 MHz και 121,5 MHz, η προσθήκη λειτουργίας προειδοποίησης αναμενόμενου κινδύνου εδάφους στο σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) και η εισαγωγή ημερομηνίας εφαρμογής για την καταγραφή των ψηφιακών επικοινωνιών.	15 Μαρτίου 1999 19 Ιουλίου 1999 4 Νοε. 1999
25	Μελέτες Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) αναθεωρημένοι ορισμοί, και β) εισαγωγή απαιτήσεων για την πρόβλεψη RVR και κριτηρίων για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης, και αναθεώρηση των καθηκόντων του κυβερνήτη.	15 Μαρτίου 2000 17 Ιουλίου 2000 2 Νοε. 2000
26 (8η έκδοση)	Δεύτερη Σύσκεψη της Ομάδας των Αποτυπωτών Πτήσεως, Σύσκεψη Διευθύνσεων AIG (1999), Τρίτη Σύσκεψη της Ομάδας Συστήματος Παγκόσμιας Δορυφορικής Ναυτιλίας, Πέμπτη Σύσκεψη της Ομάδας Συνεχούς Πτητικής Ικανότητας, μελέτες	α) Ενημέρωση των διατάξεων που σχετίζονται με αποτυπωτές πτήσεως, συμπεριλαμβανομένης της καταγραφής ψηφιακών επικοινωνιών. Απαιτήσεις FDR για νέα αεροσκάφη. Αναθεωρημένες καταστάσεις παραμέτρων. Εισαγωγή CVRs δίωρης διάρκειας, β) νέες διατάξεις που σχετίζονται με προγράμματα ανάλυσης στοιχείων πτήσεως, γ) τροποποιήσεις της ταξινόμησης πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης, δ) νέες διατάξεις που σχετίζονται με πτητικές λειτουργίες	9 Μαρτίου 2000 16 Ιουλίου 2000 1 Νοε. 2000

Τροποποίηση	*Πηγή (-ές)*	*Αντικείμενο (-α)*	*Υιοθετήθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται*
	Επιτροπής Αεροναυτιλίας	προσέγγισης με κατακόρυφη καθοδήγηση (APV), ε) νέοι ορισμοί και ενημέρωση διατάξεων που σχετίζονται με απαιτήσεις σχετιζόμενες με συντήρηση, και στ) μετάφραση στην Αγγλική των εγγράφων που αποδεικνύουν πιστοποίηση θορύβου.	
27	Μελέτες Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Αναθεωρημένες απαιτήσεις για το σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS) και λειτουργία αποφυγής εδάφους εμπρόσθιας έρευνας, και β) νέες και αναθεωρημένες απαιτήσεις για την ενσωμάτωση ασφάλειας στο σχεδιασμό αεροσκαφών.	15 Μαρτίου 2002 15 Ιουλίου 2002 28 Νοε. 2002
28	Ομάδα Διαχωρισμού και Ασφάλειας Αεροδιαστήματος και μελέτες Επιτροπής Αεροναυτιλίας	α) Νέα διάταξη που αφορά απαιτήσεις επάρκειας γλώσσας, β) νέος ορισμός και διάταξη που αφορά το σύστημα εντύπων ασφαλείας πτήσεων του αερομεταφορέα, γ) νέος ορισμός και διάταξη που αφορά τις πλευρές ασφαλείας των διευθετήσεων εξυπηρέτησης εδάφους, δ) Εξουσιοδότηση από το Κράτος του Αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο RNP, ε) νέα διάταξη που αφορά το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης σε σχέση με το σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS).	19 Μαρτίου 2003 14 Ιουλίου 2003 27 Νοε. 2003
29	Έκτη Σύσκεψη της Ομάδας Πτητικών Λειτουργιών, και Ομάδας Διαχωρισμού και Ασφαλείας Αεροδιαστήματος	α) Νέοι ορισμοί που σχετίζονται με πτητικές λειτουργίες με μειωμένα ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού (RVSM) και χειριστές αντικατάστασης κατά την πλεύση, β) νέα Πρότυπα 4.9.1 και 4.9.2, που αφορούν πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR) ή κατά τη νύχτα, γ) εξαίρεση στους περιορισμούς πτητικής λειτουργίας του 5.1.2 για εγκεκριμένα μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα, δ) νέα Πρότυπα 5.4.1 και 5.4.2, που καθορίζουν απαιτήσεις για την έγκριση δημόσιων πτητικών λειτουργιών από μονοκινητήρια αεροπλάνα με στροβιλοκινητήρες σε μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων (IMC) ή κατά τη νύχτα, ε) νέο Πρότυπο 6.22, που καθορίζει απαιτήσεις εξοπλισμού αεροπλάνων για πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR) ή κατά τη νύχτα, στ) τροποποιήσεις στο 7.2.4 σχετικά με επίπεδα πτήσεως για πτητικές λειτουργίες με μειωμένα ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού (RVSM), και νέα Πρότυπα 7.2.5, 7.2.6 και 7.2.7, που καθορίζουν την ευθύνη της σχετικής αρχής του Κράτους να ενεργεί άμεσα και κατάλληλα εάν τα αποτελέσματα παρακολούθησης δεικνύουν ότι η επίδοση διατήρησης ύψους συγκεκριμένου αεροσκάφους ή μιας ομάδας τύπου αεροσκαφών υπερβαίνει τα καθορισμένα όρια, ζ) νέα Πρότυπα 7.4.1 και 7.4.2 που αφορούν τη διαχείριση από τον αερομεταφορέα των προϊόντων ηλεκτρονικών στοιχείων ναυτιλίας, η) τροποποιήσεις στα Πρότυπα 9.4.1 και 9.4.2 που αφορούν πρόσφατη πείρα του κυβερνήτη, συγκυβερνήτη και του χειριστή αντικατάστασης στην πλεύση, θ) τροποποιήσεις στα Πρότυπα 9.4.3.5 και 9.4.3.6 που αφορούν τα προσόντα του κυβερνήτη για περιοχή, διαδρομή και αεροδρόμιο, ι) νέο Πρότυπο 9.4.5.1 που ζητά από τα Κράτη να καθορίσουν απαιτήσεις που έχουν εφαρμογή σε πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων ή κατά τη νύχτα, ια) νέα Συνιστώμενη Πρακτική 9.4.5.2, που καθορίζει τις απαιτήσεις πείρας και εκπαίδευσης του κυβερνήτη για πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων ή κατά τη νύχτα, ιβ) τροποποιήσεις στο Προσάρτημα 2, που αφορούν τα περιεχόμενα εγχειριδίων πτητικής εκμετάλλευσης σχετικά με τα προσόντα του κυβερνήτη για περιοχή, διαδρομή και αεροδρόμιο, και μέγιστα επιχειρησιακά όρια πλαγίου και ούριου ανέμου, και ιγ) νέο Προσάρτημα 3 που καθορίζει πρόσθετες απαιτήσεις για εγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες από μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα κατά τη νύχτα ή/και σε IMC, και νέο	9 Μαρτίου 2005 11 Ιουλίου 2005 24 Νοε. 2005

Τροποποίηση	Πηγή (-ές)	Αντικείμενο (-α)	Υιοθετήθηκε Ισχύει Εφαρμόζεται
		Προσάρτημα 4 σχετικά με τα κριτήρια επίδοσης διατήρησης ύψους για πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο RVSM.	
30	Πρώτη Σύσκεψη της Ομάδας Επιτήρησης και Συστημάτων Επίλυσης Διαφορών, Δεύτερη Σύσκεψη της Ομάδας Αδειοδότησης και Εκπαίδευσης Πληρώματος Διακυβέρνησης, Δέκατη τέταρτη Σύσκεψη της Ομάδας Αποφυγής Εμποδίων, εισήγηση των Ηνωμένων Πολιτειών, αίτηση του Συμβουλίου, Απόφασης Α35-17 της Συνέλευσης, 35η Σύνοδος της Συνέλευσης, και η Ενδέκατη Διάσκεψη Αεροναυτιλίας	α) Μεταφορά κωδικοποιητών ύψους με μεγαλύτερη ανάλυση, β) απαιτήσεις πρόσφατης εμπειρίας χειριστή και έλεγχοι ικανότητας, προσόντα κοινού πληρώματος και κοινή πίστωση εμπειρίας, αξιολόγηση της ικανότητας, διαχείριση απειλής και σφάλματος και ο εξαμηνιαίος έλεγχος ικανότητας χειριστή, γ) αντίληψη από το χειριστή των επιχειρησιακών απαιτήσεων που καθορίζονται από το σχεδιασμό των διαδικασιών, δ) προσόντα για τους επιμελητές πτήσεων και τα κρίσιμα στοιχεία του Κρατικού ρυθμιστικού συστήματος, ε) μεταφορά αντιγράφου του πιστοποιητικού αερομεταφορέα επί του αεροσκάφους, στ) νομική καθοδήγηση για την προστασία των πληροφοριών από τα συστήματα συλλογής και επεξεργασίας στοιχείων ασφαλείας, και ζ) προβλέψεις διαχείρισης ασφαλείας και αναφορές σε νέα καθοδηγητική ύλη για την έννοια του αποδεκτού επιπέδου ασφαλείας.	14 Μαρτίου 2006 17 Ιουλίου 2006 23 Νοε. 2006

ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΚΑΙ ΣΥΝΙΣΤΩΜΕΝΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΟΡΙΣΜΟΙ

Όταν οι ακόλουθοι όροι χρησιμοποιούνται στα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές για πτητικές λειτουργίες αεροσκαφών στις διεθνείς δημόσιες αερομεταφορές, έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

Αεροδρόμιο (Aerodrome). Καθορισμένη χερσαία η υδάτινη περιοχή (που περιλαμβάνει οποιαδήποτε κτίρια, εγκαταστάσεις και εξοπλισμό), που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί εν όλω ή εν μέρει για την άφιξη, αναχώρηση και κίνηση αεροσκαφών στην επιφάνεια.

Αεροδρόμιο εναλλαγής (Alternate aerodrome). Ένα αεροδρόμιο στο οποίο ένα αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί, όταν είναι αδύνατο ή μη ενδεδειγμένο να προσεγγίσει ή να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο, στο οποίο σκόπευε να προσγειωθεί. Τα αεροδρόμια εναλλαγής περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

Αεροδρόμιο εναλλαγής για απογείωση. Αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο το αεροσκάφος μπορεί να προσγειωθεί, στην περίπτωση που αυτό καταστεί απαραίτητο αμέσως μετά την απογείωση και δεν είναι δυνατόν να χρησιμοποιήσει το αεροδρόμιο αναχώρησης.

Αεροδρόμιο εναλλαγής διαδρομής. Αεροδρόμιο στο οποίο το αεροσκάφος θα έχει τη δυνατότητα να προσγειωθεί μετά από ανώμαλη κατάσταση ή κατάσταση έκτακτης ανάγκης κατά τη διαδρομή.

Αεροδρόμιο εναλλαγής διαδρομής ETOPS. Κατάλληλο και επαρκές αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο το αεροπλάνο θα έχει τη δυνατότητα να προσγειωθεί μετά από κράτηση κινητήρα ή άλλη ανώμαλη κατάσταση ή κατάσταση έκτακτης ανάγκης κατά τη διαδρομή σε πτητική λειτουργία ETOPS.

Αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού. Αεροδρόμιο εναλλαγής στο οποίο το αεροσκάφος μπορεί να κατευθυνθεί, στην περίπτωση που καταστεί αδύνατο ή μη ενδεδειγμένο να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο, στο οποίο σκόπευε να προσγειωθεί.

Σημείωση.- Το αεροδρόμιο από το οποίο αναχωρεί μια πτήση μπορεί επίσης να είναι αεροδρόμιο εναλλαγής διαδρομής ή αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού για αυτή την πτήση.

Αερομεταφορέας (Operator). Πρόσωπο, οργανισμός ή επιχείρηση που εμπλέκεται ή προσφέρεται να εμπλακεί στην εκμετάλλευση αεροσκάφους.

Αεροπλάνο (Aeroplane). Ένα αεροσκάφος βαρύτερο του αέρα κινούμενο με τη βοήθεια κινητήρα(ων), το οποίο αποκτά την άντωσή του εν πτήσει από αεροδυναμικές αντιδράσεις επί επιφανειών, οι οποίες παραμένουν σταθερές κάτω από δεδομένες συνθήκες πτήσης.

Αεροπορικές εφαρμογές (Aerial work). Λειτουργία αεροσκάφους, κατά την οποία ένα αεροσκάφος χρησιμοποιείται για εξειδικευμένες υπηρεσίες, όπως γεωργία, κατασκευές, φωτογράφηση, χαρτογράφηση, παρατήρηση και περιπολία, έρευνα και διάσωση, αεροδιαφήμιση, κ.λπ.

Αεροσκάφος (Aircraft). Οποιοδήποτε μηχάνημα, το οποίο επιτυγχάνει τη στήριξή του στην ατμόσφαιρα από τις αντιδράσεις του αέρα, μη συμπεριλαμβανομένων των από την επιφάνεια της γης προερχομένων αντιδράσεων του αέρα.

Ανάλυση στοιχείων πτήσεως (Flight data analysis). Διαδικασία ανάλυσης καταγραμμένων στοιχείων πτήσεως για να βελτιωθεί η ασφάλεια των πτητικών λειτουργιών.

Ανθρώπινες επιδόσεις (Human performance). Ανθρώπινες ικανότητες και περιορισμοί οι οποίοι επιδρούν στην ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα των πτητικών λειτουργιών αεροναυτιλίας.

Απαιτούμενες επιδόσεις ναυτιλίας (Required navigation performance - RNP). Δήλωση για τις επιδόσεις ναυτιλίας που είναι απαραίτητες για την πτητική λειτουργία εντός καθορισμένου εναέριου χώρου.

Σημείωση.- Οι επιδόσεις ναυτιλίας και οι απαιτήσεις καθορίζονται για συγκεκριμένο τύπο RNP ή/και εφαρμογή.

Απόλυτο ύψος αποφυγής εμποδίων (Obstacle clearance altitude - OCA) ή σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων (obstacle clearance height - OCH). Το χαμηλότερο ύψος ή το χαμηλότερο σχετικό ύψος πάνω από το υψόμετρο του σχετικού κατωφλίου του διαδρόμου ή του υψομέτρου του αεροδρομίου κατά περίπτωση, που χρησιμοποιείται για τη συμμόρφωση με τα κατάλληλα κριτήρια αποφυγής εμποδίων.

02018582212060092

Σημείωση 1.- Το ύψος αποφυγής εμποδίων αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων αναφέρεται στο υψόμετρο του κατωφλίου ή στην περίπτωση προσεγγίσεων μη ακριβείας στο υψόμετρο του αεροδρομίου ή στο υψόμετρο του κατωφλίου, εάν αυτό είναι περισσότερο από 2 μ. (7 πόδια) κάτω από το υψόμετρο του αεροδρομίου. Το σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για μια κυκλική προσέγγιση αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου.

Σημείωση 2.- Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή «ύψος/ σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων» και σε σύντμηση «OCA/H».

Αποτυπωτής πτήσης (Flight recorder). Οποιοσδήποτε τύπος αποτυπωτή, ο οποίος είναι εγκατεστημένος στο αεροσκάφος, με σκοπό τη συμπλήρωση της διερεύνησης ατυχήματος/ συμβάντος.

Αποφασιστικό απόλυτο ύψος (Decision altitude - DA) ή αποφασιστικό σχετικό ύψος (decision height - DH). Ένα καθορισμένο απόλυτο ύψος ή σχετικό ύψος στην προσέγγιση ακριβείας ή προσέγγιση με κατακόρυφη καθοδήγηση, στο οποίο πρέπει να ξεκινήσει μια αποτυχημένη προσέγγιση, εάν δεν έχει επιτευχθεί η απαιτούμενη οπτική αναφορά για να συνεχιστεί η προσέγγιση.

Σημείωση 1.- Το αποφασιστικό απόλυτο ύψος (DA) αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) αναφέρεται στο υψόμετρο του κατωφλίου.

Σημείωση 2.- Η "απαιτούμενη οπτική αναφορά" σημαίνει το τμήμα των οπτικών βοηθημάτων ή της περιοχής προσέγγισης, που θα έπρεπε να είναι εν όψει του χειριστή για αρκετό χρόνο, ώστε να κάνει αξιολόγηση της θέσης του αεροσκάφους και του ρυθμού αλλαγής θέσης, σε σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης. Σε πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας ΙΙΙ με αποφασιστικό σχετικό ύψος η απαιτούμενη οπτική αναφορά είναι αυτή, που καθορίζεται για τη συγκεκριμένη διαδικασία και πτητική λειτουργία.

Σημείωση 3.- Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή "αποφασιστικό ύψος/ σχετικό ύψος" και σε σύντμηση "DA/H".

Αρχές ανθρώπινων παραγόντων (Human factors principles). Αρχές που εφαρμόζονται στον αεροναυτικό σχεδιασμό, πιστοποίηση, εκπαίδευση, πτητικές λειτουργίες και συντήρηση και οι οποίες αναζητούν ασφαλή συσχετισμό μεταξύ του ανθρώπου και άλλων παρελκομένων συστημάτων με κατάλληλη εξέταση των ανθρωπίνων επιδόσεων.

Ασφαλής αναγκαστική προσγείωση (Safe forced landing). Αναπόφευκτη προσγείωση ή προσθαλάσσωση με λογική προσδοκία μη τραυματισμού προσώπων στο αεροσκάφος ή στην επιφάνεια.

Βαρομετρικό ύψος (Pressure-altitude). Ατμοσφαιρική πίεση εκφρασμένη από την άποψη του ύψους που αντιστοιχεί σε αυτή την πίεση στην Τυπική Ατμόσφαιρα (όπως ορίζεται στο Παράρτημα 8).

Εγχειρίδιο διαδικασιών οργανισμού συντήρησης (Maintenance organization's procedures manual). Έγγραφο εγκεκριμένο από το Διευθυντή του οργανισμού συντήρησης, το οποίο παραθέτει λεπτομερώς τη δομή του οργανισμού συντήρησης, το εύρος των εργασιών, περιγραφή των ευκολιών, διαδικασίες συντήρησης και ποιοτικό έλεγχο των συστημάτων επιθεώρησης.

Εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης αερομεταφορέα (Operator's maintenance control manual). Έντυπο που περιγράφει τις διαδικασίες του αερομεταφορέα, που είναι απαραίτητες για να εξασφαλισθεί ότι όλη η προγραμματισμένη και μη προγραμματισμένη συντήρηση εκτελείται στο αεροσκάφος του αερομεταφορέα στον ακριβή χρόνο και με ελεγχόμενο και ικανοποιητικό τρόπο.

Εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους (Aircraft operating manual). Εγχειρίδιο, αποδεκτό από το Κράτος του Αερομεταφορέα, που περιέχει κανονικές και μη κανονικές διαδικασίες καθώς διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, καταλόγους ελέγχου ενεργειών, περιορισμούς, πληροφορίες επιδόσεων, λεπτομέρειες των συστημάτων του αεροσκάφους και άλλο υλικό σχετικό με την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους.

Σημείωση.- Το εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους είναι μέρος του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης.

Εγχειρίδιο πτήσης (Flight manual). Εγχειρίδιο, που έχει σχέση με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, το οποίο περιλαμβάνει περιορισμούς, εντός των οποίων το αεροσκάφος πρέπει να θεωρείται πτητικά ικανό, και οδηγίες και πληροφορίες απαραίτητες για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροσκάφους.

Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (Operations manual). Εγχειρίδιο που περιλαμβάνει διαδικασίες, οδηγίες και καθοδήγηση για χρήση από το επιχειρησιακό προσωπικό κατά την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Εκπαιδευτική συσκευή εξομοίωσης πτήσης (Flight simulation training device). Οποιοσδήποτε από τους ακόλουθους τρεις τύπους συσκευών στις οποίες εξομοιώνονται συνθήκες πτήσεως επί του εδάφους:

Εξομοιωτής πτήσεως, που παρέχει ακριβή αναπαράσταση του θαλάμου διακυβέρνησης συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους στην έκταση που οι λειτουργίες ελέγχου των μηχανικών, ηλεκτρικών, ηλεκτρονικών κ.λπ. συστημάτων του αεροσκάφους, καθώς και οι επιδόσεις και τα χαρακτηριστικά πτήσεως αυτού του τύπου αεροσκάφους εξομοιώνονται ρεαλιστικά,

Εκπαιδευτική συσκευή διαδικασιών πτήσεως, που παρέχει ρεαλιστικό περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης, και το οποίο απομιμείται αποκρίσεις οργάνων, απλές λειτουργίες ελέγχου ή μηχανικά, ηλεκτρικά, ηλεκτρονικά, κ.λπ. συστήματα αεροσκάφους, καθώς και επιδόσεις και χαρακτηριστικά πτήσεως αεροσκάφους συγκεκριμένης τάξεως,

Εκπαιδευτική συσκευή πτήσεως βασικών οργάνων, που είναι εξοπλισμένη με κατάλληλα όργανα, και η οποία εξομοιώνει το περιβάλλον του θαλάμου διακυβέρνησης αεροσκάφους εν πτήσει με συνθήκες πτήσεως δι' οργάνων.

Ελάχιστο απόλυτο ύψος καθόδου (Minimum descent altitude - MDA) ή ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου (minimum descent height - MDH). Καθορισμένο απόλυτο ύψος ή σχετικό ύψος σε προσέγγιση μη ακριβείας ή κυκλική προσέγγιση, κάτω από το οποίο η κάθοδος δεν πρέπει να γίνεται χωρίς την απαιτούμενη οπτική αναφορά.

Σημείωση 1.- Το ελάχιστο ύψος καθόδου (MDA) αναφέρεται στο μέσο επίπεδο της θάλασσας και το ελάχιστο

σχετικό ύψος καθόδου (MDH) αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου ή στο υψόμετρο του κατωφλίου, εάν αυτό είναι περισσότερο από 2 μ. (7 πόδια) κάτω από το υψόμετρο του αεροδρομίου. Το ελάχιστο σχετικό ύψος καθόδου για κυκλική προσέγγιση αναφέρεται στο υψόμετρο του αεροδρομίου.

Σημείωση 2.- Η 'απαιτούμενη οπτική αναφορά' σημαίνει το τμήμα των οπτικών βοηθημάτων ή της περιοχής προσέγγισης, που θα έπρεπε να είναι εν όψει του χειριστή για ικανοποιητικό χρόνο, ώστε να κάνει αξιολόγηση της θέσης του αεροσκάφους και του ρυθμού αλλαγής θέσης, σε σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης. Στην περίπτωση κυκλικής προσέγγισης η απαιτούμενη οπτική αναφορά είναι το περιβάλλον του διαδρόμου.

Σημείωση 3.- Για ευκολία εκεί που χρησιμοποιούνται και οι δύο εκφράσεις, μπορούν να γράφονται με τη μορφή «ελάχιστο ύψος/ σχετικό ύψος καθόδου» και σε σύντμηση «MDA/H».

Εξυπηρέτηση εδάφους (Ground handling). Υπηρεσίες απαραίτητες για την άφιξη και την αναχώρηση αεροσκάφους από αεροδρόμιο, εκτός από υπηρεσίες εναερίου κυκλοφορίας.

Επιδιωκόμενο επίπεδο ασφάλειας (Target level of safety - TLS). Γενικός όρος που αντιπροσωπεύει το επίπεδο του κινδύνου που θεωρείται αποδεκτό σε συγκεκριμένες περιστάσεις.

Επικίνδυνα υλικά (Dangerous goods). Αντικείμενα ή ουσίες τα οποία είναι ικανά να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία, ασφάλεια, περιουσία ή το περιβάλλον και τα οποία περιλαμβάνονται στον κατάλογο επικίνδυνων υλικών στις Τεχνικές Οδηγίες ή ταξινομούνται σύμφωνα με αυτές τις οδηγίες.

Σημείωση.- Τα επικίνδυνα υλικά ταξινομούνται στο Παράρτημα 18, Κεφάλαιο 3.

Επιμελητής πτήσης (Flight operations officer/flight dispatcher). Πρόσωπο που του έχει ανατεθεί από τον αερομεταφορέα να εμπλέκεται στον έλεγχο και την επίβλεψη των πτητικών λειτουργιών, είτε πτυχιούχος είτε όχι, και έχει τα κατάλληλα προσόντα σύμφωνα με το Παράρτημα 1, το οποίο υποστηρίζει, ενημερώνει ή/και βοηθάει τον κυβερνήτη στην ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

Επίπεδο πλεύσης (Cruising level). Επίπεδο που διατηρείται κατά τη διάρκεια σημαντικού τμήματος της πτήσεως.

Επισκευή (Repair). Η επαναφορά αεροναυτικού προϊόντος σε πτητικά ικανή κατάσταση για να εξασφαλίζεται, ότι το αεροσκάφος συνεχίζει να συμμορφώνεται με τις πλευρές σχεδίασης των κατάλληλων απαιτήσεων πτητικής ικανότητας που χρησιμοποιούνται για την έκδοση του πιστοποιητικού τύπου για τον αντίστοιχο τύπο αεροσκάφους, εφόσον έχει καταστραφεί ή υποστεί φθορά.

Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου (Aerodrome operating minima). Τα όρια της χρησιμοποίησης ενός αεροδρομίου για:

α) απογείωση, όσον αφορά την ορατή απόσταση του διαδρόμου ή/και την ορατότητα και, εάν είναι απαραίτητο, τις συνθήκες των νεφών,

β) προσγείωση με προσέγγιση ακριβείας και πτητικές λειτουργίες προσγείωσης, όσον αφορά την ορατότητα ή/και την ορατή απόσταση του διαδρόμου και το αποφασιστικό ύψος/ σχετικό ύψος (DA/H), ανάλογα με την κατηγορία της λειτουργίας, και

γ) προσγείωση με προσέγγιση και πτητικές λειτουργίες προσγείωσης με κατακόρυφη καθοδήγηση, όσον αφορά την ορατότητα ή/και την ορατή απόσταση του διαδρόμου και το αποφασιστικό ύψος/ σχετικό ύψος (DA/H), και

δ) προσγείωση με προσέγγιση μη ακριβείας και πτητικές λειτουργίες προσγείωσης, όσον αφορά την ορατότητα ή/και την ορατή απόσταση του διαδρόμου, το ελάχιστο ύψος/ σχετικό ύψος καθόδου (MDA/H) και, εάν είναι απαραίτητο, τις συνθήκες των νεφών.

Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως (Operational flight plan). Το σχέδιο του αερομεταφορέα για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσεως, που βασίζεται σε θεώρηση των επιδόσεων του αεροπλάνου, άλλους περιορισμούς λειτουργίας και σχετικές αναμενόμενες συνθήκες, που πρέπει να ακολουθηθεί επί της διαδρομής και στα εμπλεκόμενα αεροδρόμια.

Επιχειρησιακός έλεγχος (Operational control). Η άσκηση αρμοδιοτήτων για την έναρξη, συνέχιση, εκτροπή ή τερματισμό πτήσεως προς το συμφέρον της ασφαλείας του αεροσκάφους και της κανονικότητας και αποτελεσματικότητας της πτήσεως.

Κατάλογος απόκλισης διαμόρφωσης (Configuration deviation list - CDL). Κατάλογος που καθορίζεται από το οργανισμό, που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό του αεροσκάφους, με την έγκριση του Κράτους Σχεδιασμού, ο οποίος εντοπίζει οποιαδήποτε εξωτερικά τμήματα ενός τύπου αεροσκάφους, που ενδέχεται να λείπουν κατά την έναρξη της πτήσεως, και ο οποίος περιέχει, όπου απαιτείται, κάθε πληροφορία για σχετικούς περιορισμούς λειτουργίας και διόρθωση επιδόσεων.

Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (Minimum equipment list - MEL). Κατάλογος ο οποίος παρέχει για την πτητική λειτουργία αεροσκάφους, υπό τις προϋποθέσεις καθορισμένων συνθηκών, συγκεκριμένο εξοπλισμό εκτός λειτουργίας, που προετοιμάζεται από τον αερομεταφορέα σύμφωνα με, ή περισσότερο περιοριστικό από τον MMEL, που έχει καθιερωθεί για τον τύπο του αεροσκάφους.

Κράτος Νηολόγησης (State of Registry). Το Κράτος στο νηολόγιο του οποίου είναι καταχωρημένο το αεροσκάφος.

Σημείωση.- Στην περίπτωση της νηολόγησης αεροσκάφους μιας διεθνούς εταιρείας εκτός εθνικής βάσης, τα Κράτη, τα οποία αποτελούν την εταιρεία, είναι από κοινού και αυστηρά δεσμευμένα να αναλαμβάνουν τις υποχρεώσεις, οι οποίες, σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου, αποδίδονται στο Κράτος Νηολόγησης. Δείτε, από αυτή την άποψη, την Απόφαση του Συμβουλίου της 14ης Δεκεμβρίου 1967 για την Εθνικότητα και τη Νηολόγηση Αεροσκάφους που το εκμεταλλεύονται Διεθνείς Εταιρείες, οι οποίες μπορεί να βρεθούν στο Policy and Guidance on the Economic Regulation of International Air Transport (Doc 9587).

Κράτος του Αερομεταφορέα (State of the Operator). Το Κράτος στο οποίο είναι εγκατεστημένη η έδρα δραστηριοτήτων του αερομεταφορέα ή, εάν δεν υπάρχει τέτοια έδρα δραστηριοτήτων, η μόνιμη διαμονή του αερομεταφορέα.

Κυβερνήτης (Pilot-in-command). Ο χειριστής ο οποίος ορίζεται από τον αερομεταφορέα, ή, στην περίπτωση της γενικής αεροπορίας, ο ιδιοκτήτης, που χειρίζεται και είναι υπεύθυνος για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

Κύριος κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (Master minimum equipment list - MMEL). Κατάλογος καθορισμένος, για συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους, από τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για το σχεδιασμό του τύπου με έγκριση του Κράτους Σχεδιασμού που περιλαμβάνει αντικείμενα, ένα ή περισσότερα από τα οποία επιτρέπεται να είναι εκτός λειτουργίας κατά την έναρξη της πτήσεως. Ο MMEL μπορεί να σχετίζεται με ειδικές επιχειρησιακές συνθήκες, περιορισμούς ή διαδικασίες.

Μεγάλο αεροπλάνο (Large aeroplane). Αεροπλάνο μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης άνω των 5.700 kg.

Μέγιστη μάζα (Maximum mass). Μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης.

Μέλος πληρώματος (Crew member). Πρόσωπο που του ανατέθηκε από τον αερομεταφορέα να ασκεί καθήκοντα επί αεροσκάφους κατά την περίοδο απασχόλησης στην πτήση.

Μέλος πληρώματος διακυβέρνησης (Flight crew member). Μέλος πληρώματος που έχει πτυχίο και είναι επιφορτισμένο με ουσιαστικά καθήκοντα για την πτητική λειτουργία αεροσκάφους κατά την περίοδο απασχόλησης στην πτήση.

Μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών (Cabin crew member). Μέλος πληρώματος το οποίο εκτελεί, προς το συμφέρον της ασφάλειας των επιβατών, καθήκοντα που του έχουν ανατεθεί από τον αερομεταφορέα ή τον κυβερνήτη του αεροσκάφους, και το οποίο δεν θα πρέπει να ενεργεί ως μέλος πληρώματος διακυβέρνησης.

Μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων (Instrument meteorological conditions - IMC). Μετεωρολογικές συνθήκες που εκφράζονται από τη άποψη ορατότητας, απόστασης από τα νέφη και την οροφή τους (όπως ορίζεται στο Παράρτημα 2), μικρότερες από τα ελάχιστα που καθορίζονται για μετεωρολογικές συνθήκες όψεως.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα για μετεωρολογικές συνθήκες όψεως περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο 4 του Παραρτήματος 2.

Μετεωρολογικές συνθήκες όψεως (Visual meteorological conditions - VMC). Μετεωρολογικές συνθήκες οι οποίες εκφράζονται από τη άποψη της ορατότητας, απόστασης από τα νέφη και την οροφή τους (όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 2), ίδιες ή καλύτερες από τα καθορισμένα ελάχιστα.

Σημείωση.- Τα καθορισμένα ελάχιστα περιέχονται στο Κεφάλαιο 4 του Παραρτήματος 2.

Μικρό αεροπλάνο (Small aeroplane). Αεροπλάνο μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης 5.700 kg ή λιγότερο.

Νύχτα (Night). Οι ώρες μεταξύ του τέλους του πολιτικού λυκόφωτος και της αρχής του πολιτικού λυκαυγούς ή οποιαδήποτε άλλη τέτοια περίοδος μεταξύ δύσης και ανατολής, όπως μπορεί να καθορισθεί από την αρμόδια αρχή.

Σημείωση.- Το πολιτικό λυκόφως τελειώνει το βράδυ όταν το κέντρο του ηλιακού δίσκου είναι 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα και το πολιτικό λυκαυγές ξεκινά το πρωί όταν το κέντρο του ηλιακού δίσκου είναι 6 μοίρες κάτω από τον ορίζοντα.

Ορατή απόσταση διαδρόμου (Runway visual range - RVR). Η απόσταση πάνω από την οποία ο χειριστής ενός αεροσκάφους στην κεντρική γραμμή του διαδρόμου μπορεί να δει τις σημάνσεις επιφανείας του διαδρόμου ή τα φώτα, τα οποία διαγράφουν το διάδρομο ή προσδιορίζουν την κεντρική του γραμμή.

Περίοδος ανάπαυσης (Rest period). Οποιαδήποτε χρονική περίοδος στο έδαφος, κατά την οποία το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης απαλλάσσεται όλων των καθηκόντων από τον αερομεταφορέα.

Περίοδος πτητικής απασχόλησης (Flight duty period). Ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης αναλαμβάνει καθήκοντα, αμέσως μετά την περίοδο ανάπαυσης και πριν κάνει πτήση ή σειρά πτήσεων, έως τη στιγμή που το μέλος πληρώματος διακυβέρνησης απαλλάσσεται από όλα τα καθήκοντα έχοντας ολοκληρώσει τέτοια πτήση ή σειρά πτήσεων.

Πιστοποιητικό αερομεταφορέα (Air operator certificate - AOC). Πιστοποιητικό που εξουσιοδοτεί τον αερομεταφορέα, να διεξάγει καθορισμένες πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών.

Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (Emergency locator transmitter - ELT). Ένας γενικός όρος που περιγράφει εξοπλισμό, ο οποίος εκπέμπει διακριτικά σήματα σε προκαθορισμένες συχνότητες και, ανάλογα με την εφαρμογή, μπορεί να ενεργοποιείται αυτόματα από πρόσκρουση ή να ενεργοποιείται με το χέρι. Ο ELT μπορεί να είναι οποιοσδήποτε από τους ακόλουθους:

Αυτόματος σταθερός ELT (ELT(AF)). Αυτόματα ενεργοποιούμενος ELT ο οποίος είναι μόνιμα προσαρτημένος σε αεροσκάφος.

Αυτόματος φορητός ELT (ELT(AP)). Αυτόματα ενεργοποιούμενος ELT ο οποίος είναι στέρεα προσαρτημένος σε αεροσκάφος, άλλα αφαιρείται εύκολα από το αεροσκάφος.

Αυτόματα αναπτυσσόμενος ELT (ELT(AD)). ELT ο οποίος είναι στέρεα προσαρτημένος σε αεροσκάφος και ο οποίος αναπτύσσεται και ενεργοποιείται αυτόματα από πρόσκρουση και, σε ορισμένες περιπτώσεις, επίσης με υδροστατικούς αισθητήρες. Προβλέπεται επίσης η ανάπτυξη με το χέρι.

ELT Επιβίωσης (ELT(S)). ELT ο οποίος αφαιρείται από το αεροσκάφος, αποθηκεύεται, έτσι ώστε να διευκολύνεται η άμεση χρήση του σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, και ενεργοποιείται με το χέρι από τους επιζώντες.

Πρόγραμμα ασφαλείας (Safety programme). Ολοκληρωμένο σύνολο κανονισμών και δραστηριοτήτων που σκοπεύουν στη βελτίωση της ασφάλειας.

Πρόγραμμα συντήρησης (Maintenance programme). Έγγραφο το οποίο περιγράφει τα ειδικά προγραμματισμένα καθήκοντα συντήρησης, τη συχνότητα ολοκλήρωσής τους και τις σχετικές διαδικασίες, όπως ένα πρόγραμμα αξιοπιστίας, απαραίτητο για την ασφαλή πτητική λειτουργία εκείνων των αεροσκαφών στα οποία έχει εφαρμογή.

Πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης χρησιμοποιώντας διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης (Approach and landing operations using instrument approach procedures). Οι πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης ταξινομούνται ως εξής:

Πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης μη ακριβείας. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση, η οποία χρησιμοποιεί πλευρική καθοδήγηση αλλά δεν χρησιμοποιεί κατακόρυφη καθοδήγηση.

Πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης με κατακόρυφη καθοδήγηση. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση, η οποία χρησιμοποιεί πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση αλλά δεν πληροί τις απαιτήσεις, που καθορίζονται για πτητικές λειτουργίες προσέγγισης ακριβείας και προσγείωσης.

Πτητικές λειτουργίες προσέγγισης και προσγείωσης ακριβείας. Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση, η οποία χρησιμοποιεί πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση ακριβείας με ελάχιστα, όπως καθορίζονται από την κατηγορία της πτητικής λειτουργίας.

Σημείωση.- Η πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση αναφέρεται στην καθοδήγηση που παρέχεται από:

α) ένα βοήθημα ναυτιλίας βρισκόμενο στο έδαφος, ή

β) στοιχεία ναυτιλίας προερχόμενα από ηλεκτρονικό υπολογιστή.

Κατηγορίες πτητικών λειτουργιών προσέγγισης και προσγείωσης ακριβείας:

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας Ι (CAT I). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με αποφασιστικό σχετικό ύψος όχι λιγότερο από 60 μ. (200 πόδια) και είτε με ορατότητα όχι λιγότερη από 800 μ. είτε ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 550 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙ (CAT II). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 60 μ. (200 πόδια), αλλά όχι λιγότερο από 30 μ. (100 πόδια), και ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 350 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΑ (CAT IIIA). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με:

α) αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 30 μ. (100 πόδια) ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

β) ορατή απόσταση διαδρόμου όχι λιγότερη από 200 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΒ (CAT IIIB). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας με:

α) αποφασιστικό σχετικό ύψος λιγότερο από 15 μ. (50 πόδια) ή χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος, και

β) ορατή απόσταση διαδρόμου λιγότερη από 200 μ. αλλά όχι λιγότερη από 50 μ.

Πτητική λειτουργία Κατηγορίας ΙΙΙΓ (CAT IIIC). Ενόργανη προσέγγιση και προσγείωση ακριβείας χωρίς αποφασιστικό σχετικό ύψος και χωρίς περιορισμούς ορατής απόστασης διαδρόμου.

Σημείωση.- Εκεί όπου το αποφασιστικό σχετικό ύψος (DH) και η ορατή απόσταση διαδρόμου (RVR) εμπίπτουν σε διαφορετικές κατηγορίες πτητικής λειτουργίας, η πτητική λειτουργία ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης θα πρέπει να διεξάγεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της πιο απαιτητικής κατηγορίας (π.χ. πτητική λειτουργία με DH στο εύρος της CAT IIIA αλλά με RVR στο εύρος της CAT IIIB θα πρέπει να θεωρείται πτητική λειτουργία CAT IIIB ή μια πτητική λειτουργία με DH στο εύρος της CAT II αλλά με RVR στο εύρος της CAT I θα πρέπει να θεωρείται πτητική λειτουργία CAT II).

Πτητική λειτουργία γενικής αεροπορίας (General aviation operation). Πτητική λειτουργία αεροσκάφους που διαφέρει από την πτητική λειτουργία δημόσιων αερομεταφορών ή πτητική λειτουργία αεροπορικών εφαρμογών.

Πτητική λειτουργία δημόσιων αερομεταφορών (Commercial air transport operation). Πτητική λειτουργία αεροσκάφους που περιλαμβάνει τη μεταφορά επιβατών, φορτίου ή ταχυδρομείου έναντι αμοιβής ή με ενοικίαση.

Σχέδιο πτήσης (Flight plan). Καθορισμένες πληροφορίες που παρέχονται στις μονάδες υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, σχετικές με την προτιθέμενη πτήση ή μέρος πτήσης αεροσκάφους.

Συνολικό κατακόρυφο σφάλμα (Total vertical error - TVE). Η κατακόρυφη γεωμετρική διαφορά μεταξύ του πραγματικού βαρομετρικού ύψους που πετάει ένα αεροσκάφος και του εξουσιοδοτημένου βαρομετρικού ύψους (επίπεδο πτήσεως).

Συντήρηση (Maintenance). Η εκτέλεση των καθηκόντων που απαιτούνται για την εξασφάλιση της συνεχούς πτητικής ικανότητας αεροσκάφους, που περιλαμβάνει και οποιαδήποτε ή συνδυασμό από γενική επισκευή, επιθεώρηση, αντικατάσταση, διόρθωση βλάβης, και την ενσωμάτωση τροποποίησης ή επισκευής.

Σύστημα διαχείρισης ασφάλειας (Safety management system). Συστηματική προσέγγιση στη διαχείριση ασφάλειας, που περιλαμβάνει τις απαραίτητες οργανωτικές δομές, υπευθυνότητες, πολιτικές και διαδικασίες.

Σύστημα εντύπων ασφαλείας πτήσεως (Flight safety documents system). Σύνολο σχετιζόμενης τεκμηρίωσης καθιερωμένης από τον αερομεταφορέα, που επεξεργάζεται και οργανώνει πληροφορίες απαραίτητες για πτητικές λειτουργίες και λειτουργίες εδάφους, και περιλαμβάνει, κατ' ελάχιστο, το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης και το εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης του αερομεταφορέα.

Σφάλμα συστήματος υψομέτρησης (Altimetry system error - ASE). Η διαφορά μεταξύ του υψομέτρου που φαίνεται στον ενδείκτη υψομέτρου, θεωρώντας μια σωστή βαρομετρική πίεση, και του βαρομετρικού υψομέτρου που αντιστοιχεί στην αδιατάρακτη πίεση του περιβάλλοντος.

Τεχνική αποδέσμευση (Maintenance release). Έγγραφο το οποίο περιλαμβάνει πιστοποίηση που επιβεβαιώνει, ότι η εργασία συντήρησης, στην οποία αναφέρεται, έχει ολοκληρωθεί με ικανοποιητικό τρόπο, είτε σύμφωνα με τα εγκεκριμένα στοιχεία και τις διαδικασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο διαδικασιών του οργανισμού συντήρησης είτε με βάση ένα ισότιμο σύστημα.

Τύπος RNP (RNP type). Μια τιμή απόκλισης που εκφράζεται ως απόσταση σε ναυτικά μίλια από την προβλεπόμενη θέση, εντός της οποίας οι πτήσεις θα είναι τουλάχιστον κατά το 95 τοις εκατό του συνολικού χρόνου πτήσης.

Παράδειγμα - Το RNP 4 αντιπροσωπεύει ακρίβεια ναυτιλίας ± 7,4 χλμ. (4 ν.μ.) σε βάση απόκλισης 95 τοις εκατό.

Χειριστής αντικατάστασης κατά την πλεύση (Cruise relief pilot). Μέλος πληρώματος διακυβέρνησης που του ανατέθηκε να εκτελεί καθήκοντα χειριστή κατά την πτήση πλεύσεως, για να επιτρέψει στον κυβερνήτη ή τον συγκυβερνήτη να έχει προγραμματισμένη ανάπαυση.

Χρόνος πτήσης αεροπλάνων (Flight time - aeroplanes). Ο συνολικός χρόνος από τη στιγμή που ένα αεροπλάνο κινείται για πρώτη φορά προκειμένου να απογειωθεί, μέχρι τη στιγμή που ακινητοποιείται στο τέλος της πτήσεως.

Σημείωση.- Ο χρόνος πτήσης, όπως εδώ καθορίζεται, είναι συνώνυμος με τον όρο "χρόνος από εμποδιστήρα

σε εμποδιστήρα" που χρησιμοποιείται γενικά, ο οποίος μετράται από το χρόνο που ένα αεροπλάνο κινείται για πρώτη φορά προκειμένου να απογειωθεί μέχρι να σταματήσει οριστικά στο τέλος της πτήσης.

Ψυχοκινητικές ουσίες (Psychoactive substances). Αλκοόλ, οπιοειδή, κανναβοειδή, ηρεμιστικά και υπνωτικά, κοκαΐνη, άλλα ψυχοδιεγερτικά, παραισθησιογόνα και διαλυτικά εξόχως πτητικά, ενώ εξαιρούνται ο καφές και ο καπνός.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΕΦΑΡΜΟΓΗ

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που περιέχονται στο Παράρτημα 6, Μέρος Ι, πρέπει να έχουν εφαρμογή στην εκμετάλλευση αεροπλάνων από αερομεταφορείς εξουσιοδοτημένους να διεξάγουν πτητικές λειτουργίες διεθνών δημόσιων αερομεταφορών.

Σημείωση 1.- Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που έχουν εφαρμογή στις πτητικές λειτουργίες της διεθνούς γενικής αεροπορίας με αεροπλάνα βρίσκονται στο Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙ.

Σημείωση 2.- Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που έχουν εφαρμογή στις πτητικές λειτουργίες των διεθνών δημόσιων αερομεταφορών με ελικόπτερα βρίσκονται στο Παράρτημα 6, Μέρος ΙΙΙ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΓΕΝΙΚΑ

Σημείωση 1.- Αν και η Σύμβαση της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας αναθέτει στο Κράτος Νηολόγησης συγκεκριμένες λειτουργίες, τις οποίες το Κράτος αυτό δικαιούται να εκπληρώσει, ή υποχρεούται να εκπληρώσει, ανάλογα με την περίπτωση, η Συνέλευση αναγνώρισε, με την Απόφαση Α23-13, ότι το Κράτος Νηολόγησης πιθανώς να μην μπορεί να ανταποκριθεί επαρκώς στις ευθύνες του σε περιπτώσεις όπου τα αεροσκάφη μισθώνονται, εκμισθώνονται ή ανταλλάσσονται - ιδιαίτερα χωρίς πλήρωμα - από αερομεταφορέα άλλου Κράτους και ότι η Σύμβαση πιθανώς να μην μπορεί να προσδιορίσει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις του Κράτους του Αερομεταφορέα στις περιπτώσεις αυτές μέχρι το χρόνο που το άρθρο 83δις της Σύμβασης θα τεθεί σε ισχύ. Ανάλογα, το Συμβούλιο έκανε έκκληση ότι, εάν στις προαναφερθείσες περιπτώσεις, το Κράτος Νηολόγησης αδυνατεί να εκπληρώσει επαρκώς τις λειτουργίες, που του έχουν ανατεθεί από τη Σύμβαση, να αναθέσει στο Κράτος του Αερομεταφορέα, υπό τον όρο της αποδοχής από το τελευταίο Κράτος, εκείνες τις λειτουργίες του Κράτους Νηολόγησης που θα μπορούσαν πιο επαρκώς να εκπληρωθούν από το Κράτος του Αερομεταφορέα. Έγινε κατανοητό ότι με τη θέση σε ισχύ του Άρθρου 83δις της Σύμβασης, η προηγούμενη ενέργεια θα ήταν μόνο θέμα πρακτικής ευκολίας και δεν θα επηρέαζε είτε τις διατάξεις της Σύμβασης του Σικάγου, που περιγράφουν τα καθήκοντα του Κράτους Νηολόγησης, είτε κάθε άλλο τρίτο Κράτος. Πάντως, καθώς το Άρθρο 83δις της Σύμβασης ετέθη σε ισχύ στις 20 Ιουνίου 1997, παρόμοιες συμφωνίες μεταβίβασης θα έχουν εφαρμογή από τα Συμβαλλόμενα Κράτη, τα οποία έχουν επικυρώσει το σχετικό πρωτόκολλο (Doc 9318) με την ικανοποίηση των προϋποθέσεων που καθιερώθηκαν στο Άρθρο 83δις.

Σημείωση 2.- Στην περίπτωση διεθνών πτητικών λειτουργιών που εκτελούνται από κοινού με αεροπλάνα που δεν είναι όλα νηολογημένα στο ίδιο Συμβαλλόμενο Κράτος, τίποτε σε αυτό το Μέρος δεν εμποδίζει τα ενδιαφερόμενα Κράτη να έλθουν σε συμφωνία για την από κοινού άσκηση των λειτουργιών που ανατίθενται στο Κράτος Νηολόγησης από τις διατάξεις των σχετικών Παραρτημάτων.

3.1 Συμμόρφωση με νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες

3.1.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλοι οι εργαζόμενοι, όταν είναι στο εξωτερικό, γνωρίζουν πως θα πρέπει να συμμορφώνονται με τους νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες εκείνων των Κρατών, στα οποία εκτελούνται οι πτητικές λειτουργίες.

3.1.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι όλοι οι χειριστές είναι εξοικειωμένοι με τους νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες, σχετικές με την εκτέλεση των καθηκόντων τους, που καθορίζονται για τις περιοχές που θα διασχίσουν, τα αεροδρόμια που θα χρησιμοποιηθούν και τις σχετικές αεροναυτιλιακές ευκολίες. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι άλλα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης είναι εξοικειωμένα με αυτούς τους νόμους, κανονισμούς και διαδικασίες που έχουν σχέση με την εκτέλεση των αντίστοιχων καθηκόντων τους στην πτητική λειτουργία του αεροπλάνου.

Σημείωση.- Πληροφορίες για χειριστές και προσωπικό επιχειρήσεων πτήσεων, επί των παραμέτρων της διαδικασίας πτήσεως και των επιχειρησιακών διαδικασιών, περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος Ι. Κριτήρια για την κατασκευή διαδικασιών πτήσεως εξ όψεως και ενόργανης πτήσεως περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος ΙΙ. Τα κριτήρια και οι διαδικασίες αποφυγής εμποδίων, που χρησιμοποιούνται σε ορισμένα Κράτη, μπορεί να διαφέρουν από τα PANS-OPS, και η γνώση αυτών των διαφορών είναι σημαντική για λόγους ασφαλείας.

3.1.3 Ο αερομεταφορέας ή εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπος πρέπει να έχει την ευθύνη για τον επιχειρησιακό έλεγχο.

Σημείωση.- Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις ενός Κράτους σε σχέση με τις πτητικές λειτουργίες αεροπλάνων, που είναι νηολογημένα στο Κράτος αυτό, δεν επηρεάζονται από αυτή τη διάταξη.

3.1.4 Η ευθύνη επιχειρησιακού ελέγχου πρέπει να ανατίθεται μόνο στον κυβερνήτη και σε έναν επιμελητή πτήσεως, εφόσον μια εγκεκριμένη μέθοδος ελέγχου και επίβλεψης των πτητικών λειτουργιών του αερομεταφορέα απαιτεί τη χρησιμοποίηση προσωπικού επιμελητείας πτήσεων.

Σημείωση.- Καθοδήγηση σχετικά με τον οργανισμό επιχειρησιακού ελέγχου και το ρόλο του επιμελητή πτήσης περιλαμβάνεται στο Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335). Λεπτομερής καθοδήγηση σχετικά με την εξουσιοδότηση, τα καθήκοντα και τις ευθύνες του επιμελητή πτήσης περιέχεται στο Preparation of an Operations Manual (Doc 9376). Οι απαιτήσεις ηλικίας, εξειδίκευσης, γνώσεων και εμπειρίας για πτυχιούχους επιμελητές πτήσεως περιέχονται στο Παράρτημα 1.

3.1.5 Εάν μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή προσώπων, γίνεται γνωστή πρώτα στον επιμελητή πτήσης, οι ενέργειες από αυτό το πρόσωπο, σύμφωνα με το 4.6.2, πρέπει να περιλαμβάνουν, όπου απαιτείται, ενημέρωση των αρμοδίων αρχών χωρίς καθυστέρηση, σχετικά με τη φύση της κατάστασης, και αιτήσεις για βοήθεια εφόσον απαιτείται.

3.1.6 Εάν μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του αεροπλάνου ή προσώπων, απαιτεί τη λήψη μέτρων, τα οποία συνιστούν παραβίαση των τοπικών κανονισμών ή διαδικασιών, ο κυβερνήτης πρέπει να ενημερώσει την κατάλληλη τοπική αρχή χωρίς καθυστέρηση. Εάν απαιτείται από το Κράτος στο οποίο συμβαίνει το περιστατικό, ο κυβερνήτης πρέπει να υποβάλει αναφορά για οποιαδήποτε τέτοια παραβίαση στην αρμόδια αρχή του Κράτους αυτού. Στην περίπτωση αυτή, ο κυβερνήτης πρέπει να υποβάλει επίσης αντίγραφο αυτής στο Κράτος του Αερομεταφορέα. Τέτοιες αναφορές πρέπει να υποβληθούν το ταχύτερο δυνατόν και κανονικά εντός 10 ημερών.

3.1.7 Οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι οι κυβερνήτες έχουν διαθέσιμες επί του αεροπλάνου όλες τις ουσιώδεις πληροφορίες σχετικά με τις υπηρεσίες έρευνας και διάσωσης της περιοχής, πάνω από την οποία θα πετάξει το αεροσκάφος.

Σημείωση.- Οι πληροφορίες αυτές μπορεί να διατεθούν στο χειριστή μέσω του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης ή από άλλα μέσα που θεωρούνται κατάλληλα.

3.1.8 Οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν, ότι τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης επιδεικνύουν την ικανότητα να ομιλούν και να κατανοούν τη γλώσσα, που χρησιμοποιείται στις επικοινωνίες αεροναυτικής ραδιοτηλεφωνίας, όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 1.

3.2 Διαχείριση ασφάλειας

3.2.1 Τα Κράτη πρέπει να εκπονήσουν πρόγραμμα ασφάλειας προκειμένου να επιτευχθεί ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας στις πτητικές λειτουργίες των αεροσκαφών.

3.2.2 Το αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθεί πρέπει να καθιερωθεί από τα ενδιαφερόμενα Κράτη.

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί των προγραμμάτων ασφάλειας περιέχεται στο Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859), και ο ορισμός των αποδεκτών επιπέδων ασφάλειας περιέχεται στο Συνημμένο Ε στο Παράρτημα 11.

3.2.3 Σύσταση.- Τα Κράτη θα πρέπει να απαιτούν, ως μέρος του προγράμματος ασφαλείας τους, όπως ο αερομεταφορέας εφαρμόσει ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας, που είναι αποδεκτό από το Κράτος του Αερομεταφορέα, το οποίο κατ' ελάχιστον:

α) αναγνωρίζει τους κινδύνους ασφάλειας,

β) εξασφαλίζει ότι εφαρμόζεται η διορθωτική ενέργεια που είναι αναγκαία για τη διατήρηση αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας,

γ) προβλέπει τη συνεχή παρακολούθηση και την τακτική εκτίμηση του επιτευχθέντος επιπέδου ασφάλειας, και

δ) έχει σκοπό να κάνει συνεχή βελτίωση του γενικού επιπέδου ασφάλειας.

3.2.4 Από την 1η Ιανουαρίου 2009, τα Κράτη πρέπει να απαιτούν, ως μέρος του προγράμματος ασφαλείας τους, όπως ο αερομεταφορέας εφαρμόσει ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας, που είναι αποδεκτό από το Κράτος του Αερομεταφορέα, το οποίο κατ' ελάχιστον:

α) αναγνωρίζει τους κινδύνους ασφάλειας,

β) εξασφαλίζει ότι εφαρμόζεται η διορθωτική ενέργεια που είναι αναγκαία για τη διατήρηση αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας,

γ) προβλέπει τη συνεχή παρακολούθηση και την τακτική εκτίμηση του επιτευχθέντος επιπέδου ασφάλειας, και

δ) έχει σκοπό να κάνει συνεχή βελτίωση του γενικού επιπέδου ασφάλειας.

3.2.5 Ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας πρέπει να ορίζει σαφώς τις υπευθυνότητες ασφαλείας σε όλο τον οργανισμό του αερομεταφορέα, περιλαμβάνοντας άμεση υπευθυνότητα για την ασφάλεια από την πλευρά της διεύθυνσης.

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας περιέχεται στο Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

3.2.6 Σύσταση.- Ο αερομεταφορέας αεροπλάνου πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 20.000 kg θα πρέπει να εκπονήσει και να διατηρεί πρόγραμμα ανάλυσης στοιχείων πτήσεως ως μέρος του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας.

3.2.7 Ο αερομεταφορέας αεροπλάνου μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 27.000 kg πρέπει να εκπονήσει και να διατηρεί πρόγραμμα ανάλυσης στοιχείων πτήσεως ως μέρος του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας.

Σημείωση.- Ο αερομεταφορέας μπορεί να αναθέσει με συμβόλαιο τη λειτουργία προγράμματος ανάλυσης στοιχείων πτήσεως σε άλλο μέλος, ενώ θα διατηρεί τη γενική ευθύνη για την τήρηση τέτοιου προγράμματος.

3.2.8 Ένα πρόγραμμα ανάλυσης στοιχείων πτήσεως δεν πρέπει να επιφέρει ποινές και πρέπει να περιέχει ικανές ασφαλιστικές δικλείδες για την προστασία των πηγών των στοιχείων.

Σημείωση 1.- Καθοδήγηση για τα προγράμματα ανάλυσης στοιχείων πτήσεως περιέχεται στο Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

Σημείωση 2.- Νομική καθοδήγηση, για την προστασία των πληροφοριών από τα συστήματα συλλογής και επεξεργασίας στοιχείων ασφαλείας, περιέχεται στο Παράρτημα 13, Συνημμένο Ε.

3.2.9 Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει ένα σύστημα εντύπων ασφαλείας πτήσεων, για τη χρήση και καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού, ως μέρος του συστήματος διαχείρισης ασφάλειας.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την ανάπτυξη και οργάνωση ενός συστήματος εντύπων ασφαλείας πτήσεων παρέχεται στο Συνημμένο Η.

3.3 Επικίνδυνα υλικά

Σημείωση 1.- Διατάξεις για τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών περιέχονται στο Παράρτημα 18.

Σημείωση 2.- Το Άρθρο 35 της Σύμβασης αναφέρεται σε συγκεκριμένες κατηγορίες περιορισμών φορτίου.

3.4 Χρήση ψυχοκινητικών ουσιών

Σημείωση.- Διατάξεις που αφορούν τη χρήση ψυχοκινητικών ουσιών περιέχονται στο Παράρτημα 1, 1.2.7 και στο Παράρτημα 2, 2.5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

4.1 Ευκολίες λειτουργίας

4.1.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι μια πτήση δεν θα ξεκινήσει, εκτός εάν έχει βεβαιωθεί με κάθε διαθέσιμο λογικό μέσο ότι οι διατιθέμενες ευκολίες εδάφους ή/και νερού και άμεσα απαιτούμενες για τέτοια πτήση, για την ασφαλή λειτουργία του αερο-

πλάνου και την προστασία των επιβατών, είναι επαρκείς για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας, υπό τον οποίο η πτήση πρόκειται να διεξαχθεί και λειτουργούν επαρκώς για τον σκοπό αυτό.

Σημείωση.- Το "Λογικό μέσο" σε αυτό το Πρότυπο έχει σκοπό να δηλώσει τη χρήση, στο σημείο αναχώρησης, πληροφοριών διαθέσιμων στον αερομεταφορέα είτε μέσω επισήμων πληροφοριών που δημοσιεύονται από τις υπηρεσίες αεροναυτικών πληροφοριών, είτε είναι άμεσα λαμβανόμενες από άλλες πηγές.

4.1.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι κάθε ανεπάρκεια ευκολιών που παρατηρείται στην εξέλιξη της πτητικής λειτουργίας, αναφέρεται στην υπεύθυνη για αυτές αρχή, χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση.

4.1.3 Υπό την αίρεση των δημοσιευμένων προϋποθέσεων χρήσης τους, τα αεροδρόμια και οι ευκολίες τους πρέπει να τηρούνται συνεχώς διαθέσιμα για τις πτητικές λειτουργίες κατά τη διάρκεια των δημοσιευμένων ωρών λειτουργίας, ανεξάρτητα από καιρικές συνθήκες.

4.2 Επιχειρησιακή πιστοποίηση και επίβλεψη

4.2.1 Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα

4.2.1.1 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εμπλέκεται σε πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών, εκτός εάν κατέχει ισχύον πιστοποιητικό αερομεταφορέα, που εκδόθηκε από το Κράτος του Αερομεταφορέα.

4.2.1.2 Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα πρέπει να εξουσιοδοτεί τον αερομεταφορέα να διεξάγει πτητικές λειτουργίες δημόσιων αερομεταφορών σύμφωνα με καθορισμένες εξουσιοδοτήσεις, συνθήκες και περιορισμούς.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για το πιστοποιητικό του αερομεταφορέα και τις σχετικές εξουσιοδοτήσεις, συνθήκες και περιορισμούς, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνονται στις επιχειρησιακές προδιαγραφές, περιέχεται στο Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335).

4.2.1.3 Τα Συμβαλλόμενα Κράτη πρέπει να αναγνωρίζουν ως ισχύον ένα πιστοποιητικό αερομεταφορέα που εκδόθηκε από άλλο Κράτος, με την προϋπόθεση ότι οι απαιτήσεις υπό τις οποίες εκδόθηκε το πιστοποιητικό είναι τουλάχιστον ίσες με τα εφαρμοζόμενα Πρότυπα που καθορίζονται στο παρόν Παράρτημα.

4.2.1.4 Η έκδοση πιστοποιητικού αερομεταφορέα από το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξαρτάται από την επίδειξη από τον αερομεταφορέα επαρκούς οργανισμού, μεθόδου ελέγχου και επίβλεψης των πτητικών λειτουργιών, εκπαιδευτικού προγράμματος καθώς και εξυπηρέτησης εδάφους και διευθετήσεις συντήρησης σύμφωνες με τη φύση και την έκταση των πτητικών λειτουργιών που καθορίζονται.

Σημείωση.- Το Συνημμένο ΣΤ περιέχει καθοδήγηση για την έκδοση ενός πιστοποιητικού αερομεταφορέα.

4.2.1.5 Η συνεχής ισχύς ενός πιστοποιητικού αερομεταφορέα πρέπει να εξαρτάται, από το εάν ο αερομεταφορέας τηρεί τις απαιτήσεις του 4.2.1.4 υπό την επίβλεψη του Κράτους του Αερομεταφορέα.

4.2.1.6 Το πιστοποιητικό αερομεταφορέα πρέπει να περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) αναγνώριση του αερομεταφορέα (όνομα, τοποθεσία),

β) ημερομηνία έκδοσης και περίοδο ισχύος,

γ) περιγραφή των εξουσιοδοτουμένων τύπων πτητικών λειτουργιών,

δ) τους τύπους των αεροσκαφών των εγκεκριμένων προς χρήση, και

ε) εγκεκριμένες περιοχές πτητικής λειτουργίας ή διαδρομές.

4.2.1.7 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να καθιερώσει ένα σύστημα τόσο για την πιστοποίηση όσο και για τη συνεχή επιτήρηση του αερομεταφορέα, σύμφωνα με το Προσάρτημα 5, ώστε να εξασφαλίζει ότι διατηρούνται τα απαιτούμενα πρότυπα πτητικών λειτουργιών που καθορίζονται στο 4.2.

4.2.2 Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης

4.2.2.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει, προς χρήση και κατεύθυνση του ενδιαφερομένου επιχειρησιακού προσωπικού, ένα εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης σύμφωνα με το Προσάρτημα 2. Το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης πρέπει να τροποποιείται και αναθεωρείται, ως απαιτείται, για να εξασφαλισθεί ότι οι πληροφορίες, που περιέχονται σε αυτό, τηρούνται ενημερωμένες. Όλα αυτές οι τροποποιήσεις και αναθεωρήσεις πρέπει να διατίθενται σε όλο το προσωπικό, που απαιτείται να χρησιμοποιεί το εγχειρίδιο αυτό.

4.2.2.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να καθορίσει απαίτηση για τον αερομεταφορέα να διαθέτει αντίγραφο του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης μαζί με όλες τις τροποποιήσεις ή/και αναθεωρήσεις, για επισκόπηση και αποδοχή και, όπου απαιτείται, έγκριση. Ο αερομεταφορέας πρέπει να ενσωματώνει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης οποιαδήποτε υποχρεωτική ύλη, που ενδέχεται να απαιτήσει το Κράτος του Αερομεταφορέα.

Σημείωση 1.- Απαιτήσεις για την οργάνωση και το περιεχόμενο του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης παρέχονται στο Προσάρτημα 2.

Σημείωση 2.- Ειδικά θέματα στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης απαιτούν την έγκριση του Κράτους του Αερομεταφορέα σύμφωνα με τα Πρότυπα στα 4.2.7, 6.1.3, 9.3.1, 12.4 και 13.4.1.

4.2.3 Οδηγίες λειτουργίας - γενικά

4.2.3.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι όλο το επιχειρησιακό προσωπικό είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο στα ειδικά του καθήκοντα και ευθύνες και τη συσχέτιση τέτοιων καθηκόντων με την πτητική λειτουργία ως σύνολο.

4.2.3.2 Αεροπλάνο δεν πρέπει να τροχοδρομεί στην περιοχή κινήσεως αεροδρομίου, εκτός εάν το πρόσωπο στα χειριστήρια ελέγχου:

α) έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως από τον αερομεταφορέα ή εξουσιοδοτημένο αντιπρόσωπο,

β) είναι πλήρως ικανό να τροχοδρομήσει το αεροπλάνο,

γ) έχει τα προσόντα να κάνει χρήση του ραδιοτηλεφώνου, και

δ) έχει λάβει οδηγίες από αρμόδιο πρόσωπο σχετικά με το σχέδιο του αεροδρομίου, διαδρομές, πινακίδες, σημάνσεις, φώτα, σήματα και οδηγίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας (ATC), φρασεολογία και διαδικασίες, και είναι ικανό να συμμορφωθεί με τα επιχειρησιακά πρότυπα που απαιτούνται για την ασφαλή κίνηση του αεροπλάνου στο αεροδρόμιο.

4.2.3.3 Σύσταση.- Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να

εκδώσει οδηγίες λειτουργίας και να παρέχει πληροφορίες για τις επιδόσεις ανόδου του αεροπλάνου με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία για να δώσει τη δυνατότητα στον κυβερνήτη να καθορίσει τη βαθμίδα ανόδου που μπορεί να επιτευχθεί κατά τη φάση αναχώρησης για τις υπάρχουσες συνθήκες απογείωσης και την προτιθέμενη τεχνική απογείωσης. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

4.2.4 Προσομοίωση εν πτήσει των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει πως, όταν μεταφέρονται επιβάτες ή φορτίο, δεν πρέπει να προσομοιώνονται καταστάσεις έκτακτης ανάγκης ή ανώμαλες καταστάσεις.

4.2.5 Κατάλογοι ελέγχου ενεργειών

Οι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, που προβλέπονται σύμφωνα με το 6.1.3, πρέπει να χρησιμοποιούνται από τα πληρώματα διακυβέρνησης πριν από, κατά τη διάρκεια και μετά από όλες τις φάσεις των πτητικών λειτουργιών, και ακολουθούνται σε έκτακτη ανάγκη, για να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τις διαδικασίες λειτουργίας, που περιέχονται στο εγχειρίδιο λειτουργίας του αεροσκάφους και το εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου ή άλλα έντυπα, που συνδέονται με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας και σε διαφορετική περίπτωση στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Η σχεδίαση και χρήση των καταλόγων ελέγχου ενεργειών πρέπει να τηρούν τις αρχές των ανθρωπίνων παραγόντων.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για την εφαρμογή των αρχών των ανθρωπίνων παραγόντων μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

4.2.6 Ελάχιστα ύψη πτήσεως

4.2.6.1 Πρέπει να επιτρέπεται στον αερομεταφορέα να καθιερώνει ελάχιστα ύψη πτήσεως για εκείνες τις διαδρομές πτήσεως, για τις οποίες έχουν καθιερωθεί ελάχιστα ύψη πτήσεως από το Κράτος υπέρπτησης ή το αρμόδιο Κράτος, υπό τον όρο ότι αυτά δεν πρέπει να είναι χαμηλότερα από εκείνα που καθιερώθηκαν από το Κράτος αυτό.

4.2.6.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσδιορίσει τη μέθοδο με την οποία προτίθεται να καθιερώσει ελάχιστα ύψη πτήσεως για πτητικές λειτουργίες, που διεξάγονται σε διαδρομές για τις οποίες δεν έχουν καθιερωθεί ελάχιστα ύψη πτήσεως από το Κράτος υπέρπτησης ή το αρμόδιο Κράτος και πρέπει να περιλάβει τη μέθοδο αυτή στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Τα ελάχιστα ύψη πτήσεως που καθορίζονται σύμφωνα με την ανωτέρω μέθοδο δεν πρέπει να είναι χαμηλότερα από τα καθοριζόμενα στο Παράρτημα 2.

4.2.6.3 Σύσταση.- Η μέθοδος εκπόνησης των ελαχίστων υψών πτήσεως θα πρέπει να εγκριθεί από το Κράτος του Αερομεταφορέα.

4.2.6.4 Σύσταση.- Το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει να εγκρίνει τέτοια μέθοδο μόνο μετά από προσεκτική αξιολόγηση των πιθανών επιπτώσεων των ακόλουθων παραγόντων επί της ασφαλείας των υπόψη πτητικών λειτουργιών:

α) της ακρίβειας και αξιοπιστίας με την οποία μπορεί να προσδιορίζεται η θέση του αεροπλάνου,

β) των ανακριβειών στις ενδείξεις των χρησιμοποιούμενων υψομέτρων,

γ) των χαρακτηριστικών του εδάφους (π.χ. απότομες υψομετρικές αλλαγές),

δ) της πιθανότητας αντιμετώπισης δυσμενών μετεωρολογικών συνθηκών (π.χ. ισχυρές αναταράξεις και καθοδικά ρεύματα),

ε) πιθανών ανακριβειών των αεροναυτικών χαρτών, και

στ) περιορισμών εναερίου χώρου.

4.2.7 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

4.2.7.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να απαιτεί όπως ο αερομεταφορέας καθιερώσει επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε αεροδρόμιο, που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί στις πτητικές λειτουργίες, και πρέπει να εγκρίνει τη μέθοδο καθιέρωσης τέτοιων ελαχίστων. Τα ελάχιστα αυτά δεν πρέπει να είναι χαμηλότερα από εκείνα που ενδέχεται να καθιερωθούν για τα αεροδρόμια αυτά από το Κράτος στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, εκτός εάν εγκρίνεται ειδικά από το Κράτος αυτό.

Σημείωση.- Το Πρότυπο αυτό δεν απαιτεί από το Κράτος, στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο, να καθιερώσει επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου.

4.2.7.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να απαιτεί ότι κατά την εκπόνηση των επιχειρησιακών ελάχιστων αεροδρομίου, που θα έχουν εφαρμογή σε οποιαδήποτε συγκεκριμένη πτητική λειτουργία, πρέπει να λαμβάνονται απολύτως υπόψη τα ακόλουθα:

α) ο τύπος, οι επιδόσεις και τα πτητικά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου,

β) η σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης, η ικανότητα και η εμπειρία του,

γ) οι διαστάσεις και τα χαρακτηριστικά των διαδρόμων που θα επιλεγούν προς χρήση,

δ) η επάρκεια και οι επιδόσεις των διαθέσιμων οπτικών και μη οπτικών βοηθημάτων εδάφους,

ε) ο διαθέσιμος εξοπλισμός του αεροπλάνου για σκοπούς ναυτιλίας ή/και ελέγχου του ίχνους πτήσεως κατά τη διάρκεια της προσέγγισης για προσγείωση και της αποτυχημένης προσέγγισης,

στ) τα εμπόδια στις περιοχές προσέγγισης και αποτυχημένης προσέγγισης και το ύψος/ σχετικό ύψος αποφυγής εμποδίων για τις διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης,

ζ) τα μέσα που χρησιμοποιούνται για να προσδιοριστούν και αναφερθούν μετεωρολογικές συνθήκες, και

η) τα εμπόδια στις περιοχές ανόδου και τα απαραίτητα περιθώρια ασφαλείας.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την καθιέρωση επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου περιέχονται στο Manual of All-Weather Operations (Doc 9365).

4.2.7.3 Πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης Κατηγορίας ΙΙ και Κατηγορίας ΙΙΙ δεν πρέπει να εξουσιοδοτούνται, εκτός εάν παρέχονται πληροφορίες οπτικής απόστασης διαδρόμου (RVR).

4.2.7.4 Σύσταση.- Για πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης, τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου με ορατότητα κάτω από 800 μ. δεν θα πρέπει να εξουσιοδοτούνται, εκτός εάν παρέχονται πληροφορίες RVR..

4.2.8 Ύψος διέλευσης κατωφλίου για προσεγγίσεις ακριβείας.

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθιερώσει επιχειρησιακές διαδικασίες, σχεδιασμένες για να εξασφαλίζουν

ότι ένα αεροπλάνο που χρησιμοποιείται να διεξάγει προσεγγίσεις ακριβείας, διέρχεται του κατωφλίου με ασφαλές περιθώριο, με το αεροπλάνο σε διαμόρφωση και στάση προσγείωσης.

4.2.9 Αρχεία καυσίμου και λαδιού

4.2.9.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί αρχεία καυσίμου και λαδιού για να δώσει την δυνατότητα στο Κράτος του Αερομεταφορέα να επιβεβαιώνει ότι, για κάθε πτήση, έχουν καλυφθεί οι απαιτήσεις του 4.3.6.

4.2.9.2 Τα αρχεία καυσίμου και λαδιού πρέπει να τηρούνται από τον αερομεταφορέα για περίοδο 3 μηνών.

4.2.10 Πλήρωμα

4.2.10.1 Κυβερνήτης. Για κάθε πτήση, ο αερομεταφορέας πρέπει να ορίζει ένα χειριστή, για να ενεργεί ως κυβερνήτης.

4.2.10.2 Χρόνος πτήσης, περίοδοι πτητικής απασχόλησης και περίοδοι ανάπαυσης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκδίδει κανόνες για τον περιορισμό του χρόνου πτήσεως και των περιόδων πτητικής απασχόλησης και για την διάθεση επαρκών περιόδων ανάπαυσης για όλα τα μέλη των πληρωμάτων του. Οι κανόνες αυτοί πρέπει να είναι σύμφωνοι με τους κανονισμούς που καθιερώνονται από το Κράτος του Αερομεταφορέα ή να εγκρίνονται από αυτό το Κράτος και να περιέχονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης.

4.2.10.3 Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί πρόσφατα αρχεία του χρόνου πτήσεως, περιόδων πτητικής απασχόλησης και περιόδων ανάπαυσης όλων των μελών των πληρωμάτων του.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τον καθορισμό περιορισμών παρέχεται στο Συνημμένο Α.

4.2.10.4 Για κάθε πτήση αεροπλάνου πάνω από 15.000 μ. (49.000 πόδια), ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί αρχεία, έτσι ώστε η ολική δόση κοσμικής ακτινοβολίας, που λαμβάνεται από κάθε μέλος πληρώματος για περίοδο 12 συνεχών μηνών, να μπορεί να υπολογιστεί.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την τήρηση στοιχείων αθροιστικής ακτινοβολίας παρέχεται στην Εγκύκλιο 126 - Guidance Material on SST Aircraft Operations.

4.2.11 Επιβάτες

4.2.11.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιβάτες είναι εξοικειωμένοι με τη θέση και χρήση των:

α) ζωνών ασφαλείας,

β) εξόδων έκτακτης ανάγκης,

γ) σωσιβίων γιλέκων, εάν καθορίζεται η μεταφορά σωσίβιων γιλέκων,

δ) εξοπλισμού διανομής οξυγόνου, εάν καθορίζεται η παροχή οξυγόνου προς χρήση των επιβατών, και

ε) άλλου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης που παρέχεται για ατομική χρήση, συμπεριλαμβανομένων των καρτών ενημέρωσης έκτακτης ανάγκης των επιβατών.

4.2.11.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να ενημερώνει τους επιβάτες για τη θέση και το γενικό τρόπο χρήσεως του κύριου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης, που φέρεται για ομαδική χρήση.

4.2.11.3 Σε έκτακτη ανάγκη κατά τη διάρκεια της πτήσης, οι επιβάτες πρέπει να καθοδηγηθούν για τις ενέργειες έκτακτης ανάγκης, που θα είναι κατάλληλες για τις περιστάσεις.

4.2.11.4 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι κατά τη διάρκεια της απογείωσης και προσγείωσης και οποτεδήποτε, για λόγους αναταράξεων ή έκτακτης ανάγκης που συμβαίνουν κατά την πτήση, τα προληπτικά μέτρα θεωρούνται αναγκαία, όλοι οι επιβάτες επί του αεροπλάνου πρέπει να είναι δεμένοι στα καθίσματά τους με τις παρεχόμενες ζώνες ή τους ιμάντες ασφαλείας.

4.3 Προετοιμασία πτήσεως

4.3.1 Μια πτήση δεν πρέπει να αρχίσει, μέχρις ότου έχουν συμπληρωθεί τα έντυπα προετοιμασίας πτήσεως, που βεβαιώνουν ότι ο κυβερνήτης είναι ικανοποιημένος ότι:

α) το αεροπλάνο είναι ικανό προς πτήση,

β) τα όργανα και ο εξοπλισμός που περιγράφονται στο Κεφάλαιο 6, για τον συγκεκριμένο τύπο πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να εκτελεσθεί, είναι εγκατεστημένα και επαρκή για την πτήση,

γ) η τεχνική αποδέσμευση, όπως περιγράφεται στο 8.8, έχει εκδοθεί σε σχέση με το αεροπλάνο,

δ) η μάζα του αεροπλάνου και η θέση του κέντρου βάρους είναι τέτοια, ώστε η πτήση μπορεί να διεξαχθεί ασφαλώς, λαμβάνοντας υπόψη τις αναμενόμενες συνθήκες πτήσεως,

ε) οποιοδήποτε φερόμενο φορτίο είναι κατάλληλα κατανεμημένο και ασφαλώς προσδεμένο,

στ) έχει ολοκληρωθεί έλεγχος που δείχνει ότι οι περιορισμοί λειτουργίας του Κεφαλαίου 5 είναι σύμφωνοι με την πτήση που πρόκειται να εκτελεσθεί, και

ζ) έχει γίνει συμμόρφωση με τα Πρότυπα του 4.3.3, που σχετίζονται με την επιχειρησιακή σχεδίαση της πτήσεως.

4.3.2 Τα συμπληρωμένα έντυπα προετοιμασίας πτήσεως πρέπει να τηρούνται από τον αερομεταφορέα για περίοδο τριών μηνών.

4.3.3 Επιχειρησιακή σχεδίαση πτήσεως

4.3.3.1 Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως πρέπει να συμπληρώνεται για κάθε προτιθέμενη πτήση. Το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως πρέπει να εγκρίνεται και να υπογράφεται από τον κυβερνήτη και, όπου απαιτείται, να υπογράφεται από τον επιμελητή πτήσεων, και ένα αντίγραφο πρέπει να αρχειοθετείται από τον αερομεταφορέα ή εξουσιοδοτημένο πράκτορα, ή, εάν δεν είναι δυνατές αυτές οι διαδικασίες, πρέπει να αφεθεί στη διοίκηση του αεροδρομίου ή γραπτώς σε κατάλληλη θέση στο σημείο αναχώρησης.

Σημείωση.- Τα καθήκοντα του επιμελητή πτήσεως περιέχονται στο 4.6.

4.3.3.2 Το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης πρέπει να περιγράφει το περιεχόμενο και τη χρήση του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσεως.

4.3.4 Αεροδρόμια εναλλαγής

4.3.4.1 Αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης

4.3.4.1.1 Ένα αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης πρέπει να επιλέγεται και να καθορίζεται στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως, εάν οι καιρικές συνθήκες στο αεροδρόμιο αναχώρησης είναι στα ή κάτω από τα εφαρμοζόμενα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου ή δεν θα ήταν δυνατόν να επιστρέψει στο αεροδρόμιο αναχώρησης για άλλους λόγους.

4.3..4.1.2 Το αεροδρόμιο εναλλαγής απογείωσης πρέπει να βρίσκεται εντός της ακόλουθης απόστασης από το αεροδρόμιο αναχώρησης:

α) Αεροπλάνα που έχουν δύο μονάδες ισχύος. Όχι

πάνω από μια απόσταση αντίστοιχη του χρόνου πτήσεως μιας ώρας με ταχύτητα πλεύσης, με ένα κινητήρα, και

β) Αεροπλάνα που έχουν τρεις ή περισσότερες μονάδες ισχύος. Όχι πάνω από μια απόσταση αντίστοιχη του χρόνου πτήσεως δύο ωρών με ταχύτητα πλεύσεως, με έναν κινητήρα εκτός λειτουργίας.

4.3.4.1.3 Για να επιλεγεί ένα αεροδρόμιο ως εναλλαγής απογείωσης, οι διαθέσιμες πληροφορίες πρέπει να δείχνουν ότι, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο χρήσης, οι συνθήκες θα είναι στα ή πάνω από τα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου για αυτήν την πτητική λειτουργία.

4.3.4.2 Αεροδρόμια εναλλαγής διαδρομής

Τα αεροδρόμια εναλλαγής διαδρομής, που απαιτούνται από το 4.7 για πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων από αεροπλάνα με δύο στροβιλοκινητήρες, πρέπει να επιλέγονται και να καθορίζονται στα επιχειρησιακά σχέδια πτήσεως και στα σχέδια πτήσεως υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας (ATS).

4.3.4.3 Αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού

Προκειμένου να διεξαχθεί πτήση με κανόνες πτήσης δι οργάνων, τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού πρέπει να επιλέγεται και να καθορίζεται στο επιχειρησιακό και το ATS σχέδιο πτήσεως, εκτός εάν:

α) η διάρκεια πτήσεως και οι επικρατούσες μετεωρολογικές συνθήκες είναι τέτοιες, ώστε να υπάρχει λογική βεβαιότητα ότι, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο αφίξεως στο αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης, και για μια λογική περίοδο πριν και μετά το χρόνο αυτό, η προσέγγιση και προσγείωση μπορεί να γίνει υπό μετεωρολογικές συνθήκες όψεως, ή

β) το αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης είναι απομονωμένο και δεν υπάρχει κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού.

4.3.5 Καιρικές συνθήκες

4.3.5.1 Πτήση, που πρόκειται να διεξαχθεί σύμφωνα με κανόνες πτήσεως εξ όψεως, δεν πρέπει να ξεκινήσει, εκτός εάν οι πρόσφατες μετεωρολογικές αναφορές ή συνδυασμός πρόσφατων αναφορών και προγνώσεων δείχνουν, ότι οι μετεωρολογικές συνθήκες κατά μήκος της διαδρομής ή εκείνου του μέρους της διαδρομής που θα εκτελεσθεί η πτήση υπό συνθήκες πτήσεως εξ όψεως θα είναι τέτοιες, στον κατάλληλο χρόνο, ώστε να καταστήσουν δυνατή τη συμμόρφωση με τους κανόνες αυτούς.

4.3.5.2 Πτήση, που πρόκειται να διεξαχθεί σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι οργάνων, δεν πρέπει να ξεκινήσει, εκτός εάν διατίθενται πληροφορίες που δείχνουν, ότι οι συνθήκες στο αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης ή, όπου απαιτείται εναλλαγής προορισμού, τουλάχιστον ένα αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού θα είναι στα ή πάνω από τα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου, κατά τον υπολογιζόμενο χρόνο άφιξης.

Σημείωση.- Αποτελεί πρακτική ορισμένων Κρατών να δηλώνουν, για σκοπούς σχεδίασης πτήσεων, υψηλότερα ελάχιστα για ένα αεροδρόμιο, όταν υποδεικνύεται ως εναλλαγής προορισμού παρά για το ίδιο αεροδρόμιο, όταν σχεδιάζεται ως εκείνο της προτιθέμενης προσγείωσης.

4.3.5.3 Μια πτήση, που πρόκειται να εκτελεσθεί σε γνωστές ή αναμενόμενες συνθήκες παγοποίησης, δεν πρέπει να αρχίσει, εκτός εάν το αεροδρόμιο είναι πιστοποιημένο και εφοδιασμένο να αντεπεξέλθει σε τέτοιες συνθήκες.

4.3.5.4 Μια πτήση, που πρόκειται να σχεδιασθεί ή αναμένεται να εκτελεσθεί σε ύποπτες ή γνωστές συνθήκες παγοποίησης στο έδαφος, δεν πρέπει να απογειωθεί, εκτός εάν το αεροπλάνο έχει επιθεωρηθεί για παγοποίηση και, εάν απαιτείται, έχει γίνει κατάλληλη ενέργεια αποπαγοποίησης/ αντιπαγοποίησης. Η συσσώρευση πάγου ή άλλων φυσικά δημιουργούμενων καταλοίπων πρέπει να αφαιρείται, έτσι ώστε το αεροπλάνο να τηρείται σε κατάσταση πτητικής ικανότητας πριν την απογείωση.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη παρέχεται στο Manual of Aircraft Ground De-icing/ Anti-icing Operations (Doc 9640).

4.3.6 Εφοδιασμός καυσίμου και λαδιού

Σημείωση.- Τα αποθέματα καυσίμου και λαδιού για υπερηχητικά αεροπλάνα θα απαιτούν να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή για τα ειδικά χαρακτηριστικά λειτουργίας αυτού του τύπου των αεροπλάνων. Καθοδήγηση για τα εφόδια καυσίμου για υπερηχητικά αεροπλάνα παρέχεται στην Εγκύκλιο 126 – Guidance Material on SST Aircraft Operations.

4.3.6.1 Όλα τα αεροπλάνα. Μια πτήση δεν πρέπει να αρχίσει, εκτός εάν, λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις μετεωρολογικές συνθήκες όσο και τυχόν καθυστερήσεις που αναμένονται στην πτήση, το αεροπλάνο μεταφέρει επαρκές καύσιμο και λάδι για να εξασφαλισθεί, ότι μπορεί να ολοκληρώσει ασφαλώς την πτήση. Επιπλέον, πρέπει να μεταφέρεται απόθεμα για να καλυφθούν έκτακτες ανάγκες.

4.3.6.2 Ελικοφόρα αεροπλάνα. Το καύσιμο και το λάδι που μεταφέρονται, προκειμένου να συμμορφωθούν με το 4.3.6.1 πρέπει, στην περίπτωση ελικοφόρων αεροσκαφών, να είναι τουλάχιστον η επαρκής ποσότητα, που θα επιτρέψει στο αεροπλάνο:

4.3.6.2.1 Όταν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, είτε:

α) να πετάξει στο αεροδρόμιο, για το οποίο η πτήση έχει σχεδιασθεί και από εκεί στο πλέον κρίσιμο (από την άποψη της κατανάλωσης καυσίμου) αεροδρόμιο εναλλαγής, που καθορίζεται στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως και στο σχέδιο πτήσεως εναερίου κυκλοφορίας και κατόπιν για περίοδο 45 λεπτών, ή

β) να πετάξει προς το αεροδρόμιο εναλλαγής μέσω οποιουδήποτε προαποφασισμένου σημείου και κατόπιν για 45 λεπτά, υπό τον όρο ότι αυτό δεν πρέπει να είναι λιγότερο από το ποσόν που απαιτείται να πετάξει προς το αεροδρόμιο, για το οποίο έχει σχεδιασθεί η πτήση και κατόπιν για:

1) 45 λεπτά συν 15 τοις εκατό του χρόνου πτήσεως, που σχεδιάσθηκε να δαπανηθεί στο επίπεδο(α) πλεύσης, ή

2) δύο ώρες,

οποιοδήποτε είναι λιγότερο.

4.3.6.2.2 Όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού:

α) από την άποψη του 4.3.4.3 α), να πετάξει προς το αεροδρόμιο, για το οποίο σχεδιάσθηκε η πτήση και κατόπιν για περίοδο 45 λεπτών, ή

β) από την άποψη του 4.3.4.3 β) να πετάξει προς το αεροδρόμιο, για το οποίο έχει σχεδιασθεί η πτήση και κατόπιν για:

1) 45 λεπτά συν 15 τοις εκατό του χρόνου πτήσεως, που σχεδιάσθηκε να δαπανηθεί στο επίπεδο(α) πλεύσης, ή

2) δύο ώρες,

οποιοδήποτε είναι μικρότερο.

4.3.6.3 Αεροπλάνα εφοδιασμένα με κινητήρες δι' αντιδράσεως. Το μεταφερόμενο καύσιμο και λάδι, για να συμμορφώνεται με το 4.3.6.1, πρέπει, στην περίπτωση αεριωθουμένων αεροσκαφών, να είναι τουλάχιστον η επαρκής ποσότητα που θα επιτρέψει στο αεροπλάνο:

4.3.6.3.1 Όταν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, είτε:

α) να πετάξει προς και να εκτελέσει προσέγγιση και αποτυχημένη προσέγγιση στο αεροδρόμιο, στο οποίο σχεδιάσθηκε η πτήση και κατόπιν:

1) να πετάξει προς το αεροδρόμιο εναλλαγής, που καθορίζεται στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης και το σχέδιο πτήσης εναέριας κυκλοφορίας, και μετά

2) να πετάξει για 30 λεπτά με ταχύτητα κράτησης 450 μ. (1.500 πόδια) πάνω από το αεροδρόμιο εναλλαγής υπό συνθήκες τυπικής θερμοκρασίας, να προσεγγίσει και να προσγειωθεί, και

3) να έχει επιπρόσθετη ποσότητα καυσίμου αρκετή να καλύψει την αυξημένη κατανάλωση εφόσον συμβεί οποιοδήποτε ενδεχόμενο έκτακτης ανάγκης, που καθορίζεται από τον αερομεταφορέα προς ικανοποίηση του Κράτους του Αερομεταφορέα, ή

β) να πετάξει προς το αεροδρόμιο εναλλαγής μέσω οποιουδήποτε προαποφασισμένου σημείου και κατόπιν για 30 λεπτά στα 450 μ. (1.500 πόδια) πάνω από το αεροδρόμιο εναλλαγής, αφού έχει ληφθεί πρόνοια για επιπρόσθετη ποσότητα καυσίμου αρκετή να καλύψει την αυξημένη κατανάλωση εφόσον συμβεί οποιοδήποτε ενδεχόμενο έκτακτης ανάγκης, που καθορίζεται από τον αερομεταφορέα προς ικανοποίηση του Κράτους του Αερομεταφορέα. Υπό τον όρο ότι το καύσιμο δεν πρέπει να είναι λιγότερο από την ποσότητα του καυσίμου, που απαιτείται για να πετάξει προς το αεροδρόμιο, προς το οποίο έχει σχεδιασθεί η πτήση και κατόπιν για δύο ώρες με κανονική κατανάλωση πλεύσης.

4.3.6.3.2 Όταν δεν απαιτείται αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού:

α) από την άποψη του 4.3.4.3 α), να πετάξει προς το αεροδρόμιο, προς το οποίο έχει σχεδιασθεί η πτήση και επιπλέον:

1) να πετάξει 30 λεπτά με ταχύτητα κράτησης στα 450 μ. (1.500 πόδια) πάνω από το αεροδρόμιο, προς το οποίο έχει σχεδιασθεί η πτήση υπό τυπικές συνθήκες θερμοκρασίας, και

2) να έχει επιπρόσθετη ποσότητα καυσίμου, αρκετή να καλύψει την αυξημένη κατανάλωση εφόσον συμβεί οποιοδήποτε ενδεχόμενο έκτακτης ανάγκης, που προσδιορίζεται από τον αερομεταφορέα προς ικανοποίηση του Κράτους του Αερομεταφορέα και

β) από την άποψη του 4.3.4.3 β), να πετάξει προς το αεροδρόμιο, προς το οποίο έχει σχεδιασθεί η πτήση και κατόπιν για περίοδο 2 ωρών με κανονική κατανάλωση πλεύσης.

4.3.6.4 Κατά τον υπολογισμό καυσίμου και λαδιού, που απαιτούνται στο 4.3.6.1, τουλάχιστον τα ακόλουθα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη:

α) πρόγνωση μετεωρολογικών συνθηκών,

β) αναμενόμενες διαδρομές ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας και καθυστερήσεις κυκλοφορίας,

γ) για πτήση IFR, μια ενόργανη προσέγγιση στο αεροδρόμιο προορισμού, που περιλαμβάνει αποτυχημένη προσέγγιση,

δ) οι διαδικασίες που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης για απώλεια συμπίεσης, όπου έχουν εφαρμογή, ή βλάβη μιας μονάδας ισχύος κατά τη διαδρομή, και

ε) όποιες άλλες καταστάσεις που ενδεχομένως θα καθυστερούσαν την προσγείωση του αεροπλάνου ή θα αύξαναν την κατανάλωση καυσίμου ή/και λαδιού.

Σημείωση.– Τίποτε στο 4.3.6 δεν εμποδίζει την τροποποίηση ενός σχεδίου πτήσεως κατά την πτήση προκειμένου να επανασχεδιασθεί η πτήση προς άλλο αεροδρόμιο, υπό τον όρο ότι οι απαιτήσεις του 4.3.6 είναι δυνατόν θα καλυφθούν από το σημείο όπου η πτήση επανασχεδιάστηκε.

4.3.7 Ανεφοδιασμός καυσίμου με επιβάτες επιβιβασμένους

4.3.7.1 Ένα αεροπλάνο δεν πρέπει να ανεφοδιάζεται με καύσιμο, όταν οι επιβάτες επιβιβάζονται, είναι επιβιβασμένοι ή αποβιβάζονται, εκτός εάν παρακολουθείται κατάλληλα από προσωπικό με ανάλογα προσόντα έτοιμο να αρχίσει και να κατευθύνει εκκένωση του αεροπλάνου με τα πιο πρακτικά και γρήγορα διαθέσιμα μέσα.

4.3.7.2 Όταν γίνεται ανεφοδιασμός καυσίμου με επιβάτες να επιβιβάζονται, να είναι επιβιβασμένοι ή να αποβιβάζονται, αμφίπλευρη επικοινωνία πρέπει να τηρείται από σύστημα ενδοσυνεννόησης του αεροπλάνου ή άλλα κατάλληλα μέσα μεταξύ του πληρώματος εδάφους, που επιβλέπει τον ανεφοδιασμό καυσίμου και το προσωπικό με τα κατάλληλα προσόντα επί του αεροπλάνου.

Σημείωση 1.– Οι διατάξεις του 4.3.7.1 δεν απαιτούν απαραιτήτως την ανάπτυξη των ενσωματωμένων κλιμάκων του αεροπλάνου ή το άνοιγμα των εξόδων κινδύνου ως προαπαιτούμενο του ανεφοδιασμού καυσίμου.

Σημείωση 2.– Διατάξεις που αφορούν τον ανεφοδιασμό καυσίμου του αεροσκάφους περιέχονται στο Παράρτημα 14, Τόμος Ι και καθοδήγηση για ασφαλείς πρακτικές ανεφοδιασμού καυσίμου περιέχονται στο Airport Services Manual (Doc 9137), Μέρη 1 και 8.

Σημείωση 3.– Επιπρόσθετα προληπτικά μέτρα απαιτούνται, όταν γίνεται ανεφοδιασμός με καύσιμα διαφορετικά από την αεροπορική κηροζίνη ή όταν ο ανεφοδιασμός έχει ως αποτέλεσμα μείγμα αεροπορικής κηροζίνης με άλλα αεροπορικά καύσιμα στροβιλοκινητήρων, ή όταν χρησιμοποιείται ανοιχτή γραμμή.

4.3.8 Ανεφοδιασμός οξυγόνου

Σημείωση.– Ύψη κατά προσέγγιση στην Τυπική Ατμόσφαιρα, τα οποία αντιστοιχούν στις τιμές της απόλυτης πίεσης, που χρησιμοποιούνται στο κείμενο είναι τα ακόλουθα:

Απόλυτη πίεση	Μέτρα	Πόδια
700 hPa	3.000	10.000
620 hPa	4.000	13.000
376 hPa	7.600	25.000

4.3.8.1 Πτήση που πρόκειται να λειτουργήσει σε ύψη πτήσεως, στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση στα διαμερίσματα προσωπικού θα είναι λιγότερο από 700 hPa, δεν πρέπει να αρχίζει, εκτός εάν μεταφέρεται επαρκές αναπνευστικό οξυγόνο αποθηκευμένο για να παρέχει:

α) όλα τα μέλη του πληρώματος και 10 τοις εκατό των επιβατών για όποια περίοδο πάνω από 30 λεπτά, που η πίεση στα διαμερίσματα, που καταλαμβάνονται από αυτούς, θα είναι μεταξύ 700 hPa και 620 hPa, και

β) το πλήρωμα και τους επιβάτες για οποιαδήποτε περίοδο, που η ατμοσφαιρική πίεση στα διαμερίσματα, που καταλαμβάνονται από αυτούς, θα είναι λιγότερη από 620 hPa.

4.3.8.2 Πτήση, που πρόκειται να διεξαχθεί με αεροπλάνο που διαθέτει συμπίεση, δεν πρέπει να αρχίσει, εκτός εάν μεταφέρεται επαρκής ποσότητα αποθηκευμένου αναπνευστικού οξυγόνου για να εφοδιάσει όλα τα μέλη του πληρώματος και τους επιβάτες, όπως απαιτείται από τις περιστάσεις της πτήσης που επιχειρείται, στην περίπτωση απώλειας συμπίεσης, για οποιαδήποτε περίοδο που η ατμοσφαιρική πίεση σε οποιοδήποτε διαμερίσματα, που καταλαμβάνεται από αυτούς, θα είναι λιγότερη από 700 hPa. Επιπλέον, όταν το αεροπλάνο επιχειρεί σε ύψη πτήσεως, στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι λιγότερη από 376 hPa, ή τα οποία, εάν λειτουργούν σε ύψη πτήσεως, στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μεγαλύτερη από 376 hPa και δεν μπορεί να κατέλθει ασφαλώς εντός 4 λεπτών σε ύψος πτήσεως, στο οποίο η ατμοσφαιρική πίεση είναι ίση με 620 hPa, θα πρέπει να υπάρχει απόθεμα όχι λιγότερο από 10 λεπτά για τους καταλαμβάνοντας το διαμέρισμα επιβατών.

4.4 Διαδικασίες κατά την πτήση

4.4.1 Επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου

4.4.1.1 Μια πτήση δεν πρέπει να συνεχίζεται προς το αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης, εκτός εάν οι τελευταίες διαθέσιμες πληροφορίες δείχνουν, ότι κατά τον αναμενόμενο χρόνο άφιξης μπορεί να πραγματοποιηθεί προσγείωση σε αυτό το αεροδρόμιο ή σε ένα τουλάχιστον από τα αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, σε συμμόρφωση με τα επιχειρησιακά ελάχιστα, που καθορίζονται σύμφωνα με το 4.2.7.1.

4.4.1.2 Μια ενόργανη προσέγγιση δεν πρέπει να συνεχίζεται πέραν από το σημείο εξωτερικού ραδιοσημαντήρα σε περίπτωση προσέγγισης ακριβείας, ή κάτω από τα 300 μ. (1.000 πόδια) άνωθεν αεροδρομίου σε περίπτωση προσέγγισης μη ακριβείας, εκτός εάν η αναφερθείσα ορατότητα ή η RVR ελέγχου είναι πάνω από τα καθορισμένα ελάχιστα.

4.4.1.3 Εάν, μετά τη διέλευση από το σημείο εξωτερικού ραδιοσημαντήρα, σε περίπτωση προσέγγισης ακριβείας, ή μετά την κάθοδο κάτω από τα 300 μ. (1.000 πόδια) άνωθεν αεροδρομίου, σε περίπτωση προσέγγισης μη ακριβείας, η αναφερθείσα ορατότητα ή η RVR ελέγχου πέφτει κάτω από τα καθορισμένα ελάχιστα, η προσέγγιση μπορεί να συνεχισθεί έως το DA/H ή το MDA/H. Σε κάθε περίπτωση, το αεροπλάνο δεν πρέπει να συνεχίσει την προσέγγιση για προσγείωση σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο πέραν ενός σημείου, στο οποίο τα όρια των επιχειρησιακών ελαχίστων, που καθορίζονται για εκείνο το αεροδρόμιο, θα παραβιασθούν.

Σημείωση.- "RVR ελέγχου" σημαίνει τις αναφερόμενες τιμές από μια ή δύο θέσεις αναφοράς RVR (σημείο επαφής τροχών, ενδιάμεσο σημείο και τέλος του διαδρόμου), που χρησιμοποιούνται για να καθοριστεί, εάν τα επιχειρησιακά ελάχιστα πληρούνται ή δεν πληρούνται. Όπου χρησιμοποιείται RVR, η RVR ελέγχου είναι η RVR του σημείου επαφής τροχών, εκτός εάν άλλως καθορίζεται από τα κριτήρια του Κράτους.

4.4.2 Μετεωρολογικές παρατηρήσεις.

Σημείωση.- Οι διαδικασίες εκτέλεσης μετεωρολογικών παρατηρήσεων επί αεροσκάφους εν πτήσει και για καταγραφή και αναφορά τους περιέχονται στο Παράρτημα 3, το PANS-ATM (Doc 4444) και τις κατάλληλες Regional Supplementary Procedures (Doc 7030).

4.4.3 Επικίνδυνες καταστάσεις πτήσεως.

Οι επικίνδυνες καταστάσεις πτήσεως που αντιμετωπίζονται, πέραν από εκείνες που σχετίζονται με μετεωρολογικές συνθήκες, πρέπει να αναφέρονται στον κατάλληλο αεροναυτικό σταθμό το ταχύτερο δυνατόν. Οι αναφορές αυτές πρέπει να δίδουν εκείνες τις λεπτομέρειες, που είναι σχετικές με την ασφάλεια άλλων αεροσκαφών.

4.4.4 Μέλη πληρώματος διακυβέρνησης στις θέσεις εργασίας τους

4.4.4.1 Απογείωση και προσγείωση. Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο, πρέπει να είναι στις θέσεις τους.

4.4.4.2 Κατά τη διαδρομή. Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο, πρέπει να είναι στις θέσεις τους, εκτός εάν η απουσία τους είναι αναγκαία για την εκτέλεση καθηκόντων σε σχέση με την πτητική λειτουργία του αεροπλάνου ή για φυσιολογικές ανάγκες.

4.4.4.3 Ζώνες καθίσματος. Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν τις ζώνες καθίσματος δεμένες, όταν είναι στις θέσεις τους.

4.4.4.4 Ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας. Κάθε μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, που καταλαμβάνει μια θέση χειριστή, πρέπει να έχει τους ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας δεμένους κατά τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης. Όλα τα άλλα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης πρέπει να έχουν τους ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας δεμένους κατά τις φάσεις απογείωσης και προσγείωσης, εκτός εάν οι ιμάντες των ώμων εμποδίζουν την εκτέλεση των καθηκόντων τους, οπότε οι ιμάντες των ώμων μπορεί να λυθούν αλλά οι ζώνες καθίσματος πρέπει να παραμένουν δεμένες.

Σημείωση.- Οι ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας περιλαμβάνουν ιμάντες ώμων και ζώνη καθίσματος, οι οποίες μπορούν να χρησιμοποιηθούν ανεξάρτητα.

4.4.5 Χρήση οξυγόνου

4.4.5.1 Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, όταν εμπλέκονται στην εκτέλεση καθηκόντων αναγκαίων για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου εν πτήσει, πρέπει να χρησιμοποιούν αναπνευστικό οξυγόνο συνεχώς, οποτεδήποτε επικρατούν συνθήκες, για τις οποίες απαιτείται η τροφοδότησή του στο 4.3.8.1 ή 4.3.8.2.

4.4.5.2 Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης αεροπλάνων με συμπίεση, που λειτουργούν πάνω από ένα ύψος, όπου η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από 376 hPa, πρέπει να έχουν διαθέσιμο στη θέση καθηκόντων θαλάμου διακυβέρνησης έναν τύπο μάσκας οξυγόνου ταχείας προσαρμογής, η οποία θα παρέχει άμεσα οξυγόνο, όταν απαιτηθεί.

4.4.6 Εξασφάλιση του πληρώματος θαλάμου επιβατών και των επιβατών, σε αεροσκάφη με συμπίεση, στην περίπτωση απώλειας συμπίεσης.

Σύσταση.- Το πλήρωμα θαλάμου επιβατών θα πρέπει

να προφυλάσσεται, ώστε να εξασφαλισθεί λογική πιθανότητα της διατήρησης των αισθήσεών του κατά την διάρκεια οποιασδήποτε καθόδου έκτακτης ανάγκης, η οποία μπορεί να είναι απαραίτητη στην περίπτωση απώλειας συμπίεσης και, επιπλέον, θα πρέπει να διαθέτουν εκείνα τα μέσα προστασίας, που θα τους δώσουν την δυνατότητα να παρέχουν πρώτες βοήθειες στους επιβάτες, όταν σταθεροποιηθεί η πτήση μετά την έκτακτη ανάγκη. Οι επιβάτες θα πρέπει να προφυλαχθούν από εκείνες τις συσκευές ή επιχειρησιακές διαδικασίες που θα εξασφαλίζουν λογική πιθανότητα επιβίωσής τους από τα συμπτώματα υποξίας στην περίπτωση απώλειας συμπίεσης.

Σημείωση.- Δεν είναι βέβαιο ότι το πλήρωμα θαλάμου επιβατών θα μπορεί πάντοτε να παρέχει βοήθεια στους επιβάτες κατά τη διάρκεια διαδικασιών καθόδου έκτακτης ανάγκης, που πιθανόν να απαιτούνται στην περίπτωση απώλειας συμπίεσης.

4.4.7 Επιχειρησιακές οδηγίες κατά την πτήση

Οι επιχειρησιακές οδηγίες, που αφορούν αλλαγή στο σχέδιο πτήσεως ATS, πρέπει, όταν είναι πρακτικώς δυνατόν, να συντονίζονται με την αρμόδια μονάδα ATS, πριν εκπεμφθούν προς το αεροπλάνο.

Σημείωση.- Όταν ο ανωτέρω συντονισμός δεν είναι δυνατός, οι επιχειρησιακές οδηγίες δεν απαλλάσσουν το χειριστή από την ευθύνη να εξασφαλίζει κατάλληλη εξουσιοδότηση από μονάδα ATS, κατά περίπτωση, πριν εκτελέσει αλλαγή στο σχέδιο πτήσεως.

4.4.8 Διαδικασίες ενόργανης πτήσεως

4.4.8.1 Μια ή περισσότερες διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης σχεδιασμένες σύμφωνα με την ταξινόμηση των πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης πρέπει να εγκρίνεται και δημοσιεύεται από το Κράτος, στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο για την εξυπηρέτηση κάθε ενόργανου διαδρόμου ή αεροδρομίου, που χρησιμοποιείται για ενόργανες πτητικές λειτουργίες.

4.4.8.2 Όλα τα αεροπλάνα, που επιχειρούν σύμφωνα με τους κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, πρέπει να συμμορφώνονται με τις διαδικασίες ενόργανης πτήσεως, που εγκρίνονται από το Κράτος, στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

Σημείωση 1.- Οι ορισμοί για την ταξινόμηση πτητικών λειτουργιών ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης είναι στο Κεφάλαιο 1.

Σημείωση 2.- Οι επιχειρησιακές διαδικασίες, που συνιστώνται για την καθοδήγηση του επιχειρησιακού προσωπικού, που εμπλέκεται σε πτητικές λειτουργίες ενόργανης πτήσεως, περιγράφονται στο PANS-OPS (Doc 8168), Τόμος I.

Σημείωση 3.- Κριτήρια για την εκπόνηση διαδικασιών ενόργανης πτήσεως για την καθοδήγηση των εμπειρογνωμόνων που εκπονούν διαδικασίες παρέχονται στο PANS-OPS (Doc 8168), Τόμος II.

4.4.9 Διαδικασίες λειτουργίας αεροπλάνων για την ελάττωση θορύβου

4.4.9.1 Σύσταση.- Οι διαδικασίες λειτουργίας αεροπλάνων για ελάττωση θορύβου θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του PANS-OPS (Doc 8168), Τόμος I, Μέρος V.

4.4.9.2 Σύσταση.- Οι διαδικασίες ελάττωσης θορύβου, που καθορίζονται από αερομεταφορέα για οποιοδήποτε τύπο αεροσκάφους, θα πρέπει να είναι ίδιες για όλα τα αεροδρόμια.

4.5 Καθήκοντα κυβερνήτη

4.5.1 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια όλων των μελών του πληρώματος, των επιβατών και του φορτίου επί του αεροπλάνου, όταν οι πόρτες είναι κλειστές. Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι επίσης υπεύθυνος για την πτητική λειτουργία και ασφάλεια του αεροπλάνου, από τη στιγμή που το αεροπλάνο είναι έτοιμο να κινηθεί με σκοπό την απογείωση, μέχρι τη στιγμή που τελικά θα σταματήσει στο τέλος της πτήσης και οι κινητήρες που χρησιμοποιήθηκαν ως κύριες μονάδες προώθησης έχουν σβήσει.

4.5.2 Ο κυβερνήτης πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι κατάλογοι ελέγχου ενεργειών, που καθορίζονται στο 4.2.5, εφαρμόζονται λεπτομερώς.

4.5.3 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος να ενημερώσει την πλησιέστερη κατάλληλη αρχή με το ταχύτερο διαθέσιμο μέσο για κάθε ατύχημα, που συμβαίνει στο αεροσκάφος, που έχει ως αποτέλεσμα σοβαρό τραυματισμό ή θάνατο οποιουδήποτε προσώπου ή σοβαρή ζημιά στο αεροπλάνο ή σε περιουσία.

Σημείωση.- Ορισμός του όρου "σοβαρός τραυματισμός" περιέχεται στο Παράρτημα 13.

4.5.4 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος να αναφέρει όλες τις γνωστές ή ύποπτες βλάβες του αεροπλάνου προς τον αερομεταφορέα, κατά τον τερματισμό της πτήσης.

4.5.5 Ο κυβερνήτης πρέπει να είναι υπεύθυνος για το μητρώο καταγραφής πτήσης ή τη γενική δήλωση, που περιέχει τις πληροφορίες που απαριθμούνται στο 11.4.1.

Σημείωση.- Δυνάμει της Απόφασης Α10-36 της Δεκάτης Σύσκεψης της Συνέλευσης (Καράκας, Ιούνιος-Ιούλιος 1956) "Η Γενική Δήλωση, [που περιγράφεται στο Παράρτημα 9], όταν συντάσσεται, έτσι ώστε να περιλάβει όλες τις πληροφορίες, που απαιτούνται από το Άρθρο 34 [της Σύμβασης της Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας] σχετικά με το μητρώο καταγραφής πτήσης, μπορεί να θεωρηθεί από τα Συμβαλλόμενα Κράτη, ότι είναι αποδεκτή μορφή του μητρώο καταγραφής πτήσης".

4.6 Καθήκοντα επιμελητή πτήσεων

4.6.1 Ένας επιμελητής πτήσεων, σε συνδυασμό με μέθοδο ελέγχου και επίβλεψης πτητικών λειτουργιών σύμφωνα προς το. 4.2.1.4, πρέπει να:

α) βοηθά τον κυβερνήτη στην προετοιμασία της πτήσης και να παρέχει τις σχετικές πληροφορίες,

β) βοηθά τον κυβερνήτη στην προετοιμασία του επιχειρησιακού σχεδίου πτήσεως και του σχεδίου πτήσεως ATS, υπογράφει όταν προβλέπεται και καταθέτει το σχέδιο πτήσεως ATS στην αρμόδια μονάδα ATS, και

γ) εφοδιάζει τον κυβερνήτη κατά την πτήση, με κατάλληλα μέσα, με πληροφορίες οι οποίες ενδεχομένως να είναι αναγκαίες για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης.

4.6.2 Στην περίπτωση έκτακτης ανάγκης, ο επιμελητή πτήσεων πρέπει να:

α) ενεργοποιήσει εκείνες τις διαδικασίες που περιγράφονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, ενώ αποφεύγει να κάνει οποιαδήποτε ενέργεια που θα μπορούσε να δημιουργήσει σύγχυση με τις διαδικασίες ATC, και

β) μεταβιβάζει στον κυβερνήτη τις πληροφορίες που σχετίζονται με την ασφάλεια, που ενδέχεται να είναι απαραίτητες για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης, και περιλαμβάνουν πληροφορίες που σχετίζονται με οποιεσδήποτε τροποποιήσεις του σχεδίου πτήσεως οι οποίες είναι αναγκαίες στην εξέλιξη της πτήσεως.

Σημείωση.- Είναι εξ ίσου σημαντικό να μεταβιβάζει ο κυβερνήτης όμοιες πληροφορίες προς τον επιμελητή πτήσεως κατά την εξέλιξη της πτήσης, ιδιαιτέρως στο πλαίσιο των καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

4.7 Πρόσθετες απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων από αεροπλάνα με δύο στροβιλοκίνητες μονάδες ισχύος (ETOPS)

4.7.1 Εκτός εάν η πτητική λειτουργία έχει ειδικά εγκριθεί από το Κράτος του Αερομεταφορέα, ένα αεροπλάνο με δύο στροβιλοκινητήρες δεν πρέπει, εκτός των προβλεπομένων στο 4.7.4, να επιχειρεί σε διαδρομή, όπου ο χρόνος πτήσεως με ταχύτητα πλεύσης με ένα κινητήρα προς ένα επαρκές αεροδρόμιο εναλλαγής διαδρομής υπερβαίνει τον οριακό χρόνο, που καθορίζεται για παρόμοιες πτητικές λειτουργίες από το Κράτος αυτό.

Σημείωση 1.- Καθοδήγηση για την τιμή του ορίου χρόνου περιέχεται στο Συνημμένο Ε.

Σημείωση 2.- Στο πλαίσιο της έγκρισης πτητικών λειτουργιών, κατά τις οποίες οι απαιτήσεις του 5.2.11 μπορούν να καλυφθούν, καθοδηγητική ύλη για επαρκή και κατάλληλα αεροδρόμια εναλλαγής περιέχεται στο Συνημμένο Ε.

4.7.2 Για την έγκριση της πτητικής λειτουργίας, το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

α) η πιστοποίηση πτητικής ικανότητας του τύπου του αεροπλάνου,

β) η αξιοπιστία του συστήματος προώθησης, και

γ) οι διαδικασίες συντήρησης του αερομεταφορέα, οι πρακτικές λειτουργίας, οι διαδικασίες επιμελητείας και τα προγράμματα εκπαίδευσης πληρωμάτων,

παρέχουν το γενικό επίπεδο ασφαλείας, που πηγάζει από τις διατάξεις των Παραρτημάτων 6 και 8. Κάνοντας αυτή την εκτίμηση, πρέπει να ληφθεί μέριμνα για τη διαδρομή πτήσεως, τις αναμενόμενες επιχειρησιακές συνθήκες και την τοποθεσία των επαρκών αεροδρομίων εναλλαγής διαδρομής.

Σημείωση 1.- Καθοδήγηση για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της διάταξης αυτής περιέχεται στο Συνημμένο Ε.

Σημείωση 2.- Το Airworthiness Manual (Doc 9760) περιέχει καθοδήγηση για το επίπεδο επιδόσεων και αξιοπιστίας των συστημάτων του αεροπλάνου, που προβλέπονται στο 4.7.2, καθώς και καθοδήγηση για θέματα συνεχούς πτητικής ικανότητας των απαιτήσεων του 4.7.2.

4.7.3 Μια πτήση, που πρόκειται να διεξαχθεί σύμφωνα με το 4.7.1, δεν πρέπει να αρχίσει, εκτός εάν, κατά τη διάρκεια της πιθανής περιόδου άφιξης, τα απαιτούμενα αεροδρόμια εναλλαγής διαδρομής θα είναι διαθέσιμα και οι υπάρχουσες πληροφορίες δείχνουν ότι οι συνθήκες στα αεροδρόμια αυτά θα είναι στα ή πάνω από τα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου, που είναι εγκεκριμένα για την πτητική λειτουργία.

4.7.4 Σύσταση.- Το Κράτος του Αερομεταφορέα ενός τύπου αεροπλάνου με δύο στροβιλοκίνητες μονάδες ισχύος, ο οποίος, προ της 25ης Μαρτίου 1986, ήταν εξουσιοδοτημένος και επιχειρούσε σε μια διαδρομή, όπου ο χρόνος πτήσεως με ταχύτητα πλεύσης με έναν κινητήρα προς επαρκές αεροδρόμιο εναλλαγής διαδρομής υπερέβαινε τον οριακό χρόνο, που καθιερώθηκε για τέτοιες πτητικές λειτουργίες σύμφωνα με το 4.7.1, θα πρέπει να εξετάσει την περίπτωση να επιτρέψει σε τέτοια πτητική λειτουργία να συνεχίσει στη διαδρομή αυτή και μετά την ημερομηνία εκείνη.

4.8 Χειραποσκευές

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλες οι χειραποσκευές, που μεταφέρονται στο αεροπλάνο και φέρονται στην καμπίνα επιβατών, θα αποθηκεύονται επαρκώς και με ασφάλεια.

4.9 Πρόσθετες απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες με ένα χειριστή υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR) ή κατά τη νύχτα

4.9.1 Το αεροπλάνο δεν πρέπει να επιχειρεί υπό συνθήκες IFR ή κατά τη νύχτα με ένα μόνο χειριστή, εκτός εάν έχει εγκριθεί από το Κράτος του Αερομεταφορέα.

4.9.2 Το αεροπλάνο δεν πρέπει να επιχειρεί υπό συνθήκες IFR ή κατά τη νύχτα με ένα μόνο χειριστή, εκτός εάν:

α) το εγχειρίδιο πτήσεως δεν απαιτεί πλήρωμα διακυβέρνησης περισσότερο από ένα,

β) το αεροπλάνο είναι ελικοφόρο,

γ) η μέγιστη εγκεκριμένη διαμόρφωση καθισμάτων επιβατών δεν είναι περισσότερο από εννέα,

δ) η μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης δεν υπερβαίνει τα 5.700 kg,

ε) το αεροπλάνο είναι εφοδιασμένο όπως περιγράφεται στο 6.22, και

στ) ο κυβερνήτης ικανοποιεί τις απαιτήσεις πείρας, εκπαίδευσης, ελέγχου και πρόσφατης ενημέρωσης, που περιγράφονται στο 9.4.5.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5.
ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

5.1 Γενικά

5.1.1 Τα αεροπλάνα πρέπει να λειτουργούν σύμφωνα με ένα περιεκτικό και λεπτομερή κώδικα επιδόσεων, που έχει καθιερωθεί από το Κράτος Νηολόγησης σε συμμόρφωση με τα ισχύοντα Πρότυπα του παρόντος Κεφαλαίου.

5.1.2 Εκτός από την περίπτωση που ορίζεται στο 5.4, τα μονοκινητήρια αεροπλάνα πρέπει να λειτουργούν μόνο υπό συνθήκες καιρού και φωτός, και πάνω από τέτοιες διαδρομές και εκτροπές από αυτές, που επιτρέπουν να εκτελεσθεί ασφαλής αναγκαστική προσγείωση στην περίπτωση αστοχίας του κινητήρα.

5.1.3 Σύσταση.- Για αεροπλάνα για τα οποία τα Μέρη IIIA και IIIB του Παραρτήματος 8 δεν έχουν εφαρμογή λόγω της εξαίρεσης που προβλέπεται στο Άρθρο 41 της Σύμβασης, το Κράτος Νηολόγησης θα πρέπει να εξασφαλίζει, ότι το επίπεδο επιδόσεων, που προσδιορίζεται στο 5.2, θα καλύπτεται κατά το πρακτικώς δυνατόν.

5.2 Εφαρμογή σε αεροπλάνα που πιστοποιήθηκαν σύμφωνα με τα Μέρη IIIA και IIIB του Παραρτήματος 8

5.2.1 Τα Πρότυπα που περιέχονται στα 5.2.2 έως και 5.2.11 έχουν εφαρμογή στα αεροπλάνα, στα οποία έχουν εφαρμογή τα Μέρη IIIA και IIIB του Παραρτήματος 8.

Σημείωση.- Τα ακόλουθα Πρότυπα δεν περιλαμβάνουν ποσοτικές προδιαγραφές συγκρίσιμες με εκείνες που

υπάρχουν στους εθνικούς κώδικες πτητικής ικανότητας. Σύμφωνα με το 5.1.1, θα πρέπει να συμπληρωθούν από εθνικές απαιτήσεις, που εκπονούνται από τα Συμβαλλόμενα Κράτη.

5.2.2 Το επίπεδο επιδόσεων, που ορίζεται από τα κατάλληλα μέρη του περιεκτικού και λεπτομερούς εθνικού κώδικα, που αναφέρεται στο 5.1.1 για τα αεροπλάνα που προσδιορίζονται στο 5.2.1, πρέπει να είναι τουλάχιστον ουσιωδώς αντίστοιχο με το γενικό επίπεδο, που ενσωματώνεται στα Πρότυπα του παρόντος Κεφαλαίου.

Σημείωση.- Το Συνημμένο Γ περιέχει καθοδηγητική ύλη, που δείχνει με παραδείγματα το επίπεδο επίδοσης, που προβλέπεται από τα Πρότυπα και τη Συνιστώμενες Πρακτικές του παρόντος Κεφαλαίου.

5.2.3 Ένα αεροπλάνο πρέπει να επιχειρεί σε συμμόρφωση με τους όρους του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας και εντός των εγκεκριμένων περιορισμών λειτουργίας, που παρέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως.

5.2.4 Το Κράτος Νηολόγησης πρέπει να λάβει εκείνα τα προληπτικά μέτρα, που είναι λογικώς ικανά να εξασφαλίζουν ότι το γενικό επίπεδο ασφαλείας, που προβλέπεται από αυτές τις διατάξεις, τηρείται κάτω από όλες τις αναμενόμενες επιχειρησιακές συνθήκες, περιλαμβάνοντας εκείνες που δεν καλύπτονται ειδικώς από τις διατάξεις του παρόντος Κεφαλαίου.

5.2.5 Μια πτήση δεν πρέπει να αρχίσει, εκτός εάν οι πληροφορίες επιδόσεων, που παρέχονται στο εγχειρίδιο πτήσεως, δείχνουν ότι τα Πρότυπα των 5.2..6 έως 5.2.11 μπορούν να καλυφθούν για την πτήση, που θα εκτελεσθεί.

5.2.6 Με την εφαρμογή των Προτύπων του Κεφαλαίου αυτού, πρέπει να ληφθεί μέριμνα για όλους τους παράγοντες, που επηρεάζουν σημαντικά τις επιδόσεις του αεροπλάνου (όπως: μάζα, διαδικασίες λειτουργίας, βαρομετρικό ύψος κατάλληλο για το υψόμετρο του αεροδρομίου, θερμοκρασία, άνεμος, κλίση διαδρόμου και συνθήκες διαδρόμου, π.χ. παρουσία χιονολάσπης, νερού ή/και πάγου, για τα αεροπλάνα ξηράς, κατάσταση επιφάνειας νερού για τα υδροπλάνα). Τέτοιοι παράγοντες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη άμεσα, ως επιχειρησιακές παράμετροι, ή έμμεσα, με τη βοήθεια επιτρεπομένων ορίων ή περιθωρίων, τα οποία ενδεχομένως να παρέχονται στον προγραμματισμό των στοιχείων επιδόσεων ή τον περιεκτικό και λεπτομερή κώδικα επιδόσεων, σύμφωνα με τον οποίο επιχειρεί το αεροπλάνο.

5.2.7 Περιορισμοί μάζας

α) Η μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μάζα που συμμορφώνεται με το 5.2.8, ούτε τη μάζα που συμμορφώνεται με τα 5.2.9, 5.2.10 και 5.2.11, επιτρέποντας αναμενόμενες μειώσεις της μάζας καθώς η πτήση εξελίσσεται, και για την απόρριψη καυσίμου που αντιμετωπίζεται από την εφαρμογή των 5.2.9 και 5.210 και, σε σχέση με τα αεροδρόμια εναλλαγής, των 5.2.7 γ) και 5.2.11.

β) Σε καμιά περίπτωση η μάζα κατά την έναρξη της απογείωσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης, που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης για το κατάλληλο βαρομετρικό ύψος που ταιριάζει στο υψόμετρο του αεροδρομίου, και, εάν χρησιμοποιείται ως παράμετρος για να προσδιοριστεί η μεγίστη μάζα απογείωσης, οποιαδήποτε άλλη ατμοσφαιρική κατάσταση.

γ) Σε καμιά περίπτωση η υπολογιζόμενη μάζα για τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης και σε κάθε αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα προσγείωσης, που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως για το βαρομετρικό ύψος, που ταιριάζει στο υψόμετρο εκείνων των αεροδρομίων, και, εάν χρησιμοποιείται ως παράμετρος για να προσδιοριστεί η μέγιστη μάζα προσγείωσης, οποιαδήποτε άλλη ατμοσφαιρική κατάσταση.

δ) Σε καμιά περίπτωση η μάζα κατά την έναρξη της απογείωσης, ή κατά τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης και σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, δεν πρέπει να υπερβαίνει τις σχετικές μέγιστες μάζες, για τις οποίες έχει επιδειχθεί συμμόρφωση με τα ισχύοντα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου του Παραρτήματος 16, Τόμος Ι, εκτός εάν άλλως εξουσιοδοτείται σε εξαιρετικές περιπτώσεις για ένα συγκεκριμένο αεροδρόμιο ή διάδρομο, όπου δεν υπάρχει πρόβλημα ενόχλησης θορύβου, από την αρμόδια αρχή του Κράτους στο οποίο βρίσκεται το αεροδρόμιο.

5.2.8 Απογείωση. Το αεροπλάνο πρέπει να έχει τη δυνατότητα, στην περίπτωση αστοχίας μιας κρίσιμης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο κατά την απογείωση, είτε να διακόψει την απογείωση και να σταματήσει εντός της διαθέσιμης απόστασης επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως ή να συνεχίσει την απογείωση και να αποφύγει όλα τα εμπόδια κατά μήκος του ίχνους πτήσεως με επαρκές περιθώριο, μέχρις ότου το αεροπλάνο είναι σε θέση να συμμορφωθεί με το 5.2.9.

Σημείωση.- Το "επαρκές περιθώριο", που αναφέρεται στη διάταξη αυτή, απεικονίζεται από τα κατάλληλα παραδείγματα που περιλαμβάνονται στο Συνημμένο Γ.

5.2.8.1 Κατά τον προσδιορισμό του διαθέσιμου μήκους διαδρόμου, πρέπει να ληφθεί μέριμνα για την απώλεια, εάν υπάρχει, μήκους διαδρόμου λόγω της ευθυγράμμισης του αεροπλάνου πριν από την απογείωση.

5.2.9 Κατά τη διαδρομή - μια μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας. Το αεροπλάνο πρέπει να είναι ικανό, στην περίπτωση που θα τεθεί εκτός λειτουργίας η κρίσιμη μονάδα ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο κατά μήκος της διαδρομής ή των σχεδιασμένων εκτροπών από αυτή, να συνεχίσει την πτήση προς ένα αεροδρόμιο, στο οποίο μπορεί να καλυφθεί το Πρότυπο του 5.2.11, χωρίς να πετάξει κάτω από το ελάχιστο ύψος πτήσεως σε οποιοδήποτε σημείο.

5.2.10 Κατά τη διαδρομή - δύο μονάδες ισχύος εκτός λειτουργίας. Στην περίπτωση αεροπλάνων που έχουν τρεις ή περισσότερες μονάδες ισχύος, σε οποιοδήποτε τμήμα διαδρομής, όπου η θέση των αεροδρομίων εναλλαγής διαδρομής και η συνολική διάρκεια της πτήσης είναι τέτοια, ώστε η πιθανότητα να τεθεί εκτός λειτουργίας μια δεύτερη μονάδα ισχύος πρέπει να ληφθεί υπόψη, εάν το γενικό επίπεδο ασφαλείας που επιβάλλεται από τα Πρότυπα του παρόντος Κεφαλαίου πρόκειται να διατηρηθεί, το αεροπλάνο πρέπει να είναι ικανό, στην περίπτωση που δύο μονάδες ισχύος τεθούν εκτός λειτουργίας, να συνεχίσει την πτήση προς ένα αεροδρόμιο εναλλαγής διαδρομής και να προσγειωθεί.

5.2.11 Προσγείωση. Το αεροπλάνο πρέπει να είναι ικανό να προσγειωθεί στο αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης και σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, αφού αποφύγει όλα τα εμπόδια στο ίχνος προσέγγι-

σης με ασφαλές περιθώριο, με τη βεβαιότητα, ότι θα σταματήσει ή, σε περίπτωση υδροπλάνου, θα έλθει σε ικανοποιητικά χαμηλή ταχύτητα, εντός της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης. Πρέπει να υπάρξει πρόβλεψη για αναμενόμενες διαφοροποιήσεις στις τεχνικές προσέγγισης και προσγείωσης, εάν αυτή η πρόβλεψη δεν έχει γίνει στον προγραμματισμό των στοιχείων επιδόσεων.

5.3 Στοιχεία εμποδίων

5.3.1 Τα στοιχεία εμποδίων πρέπει να παρέχονται, για να δώσουν τη δυνατότητα στον αερομεταφορέα να εκπονήσει διαδικασίες συμμόρφωσης με το 5.2.8.

Σημείωση.- Βλέπε το Παράρτημα 4 και το Παράρτημα 15 για μεθόδους παρουσίασης συγκεκριμένων στοιχείων εμποδίων.

5.3.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να λάβει υπόψη την ακρίβεια χαρτογράφησης, όταν εκτιμά τη συμμόρφωση με το 5.2.8.

5.4 Πρόσθετες απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριων στροβιλοκίνητων αεροπλάνων κατά τη νύχτα ή και/ ή Μετεωρολογικές Συνθήκες Οργάνων (IMC)

5.4.1 Κατά την έγκριση πτητικών λειτουργιών από μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα κατά τη νύχτα ή/και σε IMC, το Κράτος του Αερομεταφορέα θα εξασφαλίζει, ότι η πιστοποίηση πτητικής ικανότητας του αεροπλάνου είναι κατάλληλη και ότι το γενικό επίπεδο ασφαλείας, που προβλέπεται από τις διατάξεις των Παραρτημάτων 6 και 8, παρέχεται από:

α) την αξιοπιστία του στροβιλοκινητήρα,

β) τις διαδικασίες συντήρησης του αερομεταφορέα, τις επιχειρησιακές πρακτικές, τις διαδικασίες επιμελητείας πτήσεων και τα προγράμματα εκπαίδευσης πληρωμάτων, και

γ) τον εξοπλισμό και άλλες απαιτήσεις που προβλέπονται σύμφωνα με το Προσάρτημα 3.

5.4.2 Όλα τα μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα, που λειτουργούν κατά τη νύχτα ή/και με IMC, πρέπει να διαθέτουν ένα σύστημα παρακολούθησης τάσεων του κινητήρα, και εκείνα τα αεροπλάνα, για τα οποία το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2005, πρέπει να διαθέτουν ένα αυτόματο σύστημα παρακολούθησης τάσεων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6.
ΟΡΓΑΝΑ, ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΓΓΡΑΦΑ ΠΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Σημείωση.- Προδιαγραφές για την προμήθεια εξοπλισμού επικοινωνιών και πλοήγησης αεροπλάνου περιέχονται στο Κεφάλαιο 7.

6.1 Γενικά

6.1.1 Επιπλέον του απαραίτητου ελάχιστου εξοπλισμού για την έκδοση πιστοποιητικού πτητικής ικανότητας, τα όργανα, εξοπλισμός και έντυπα πτήσεως, που ορίζονται στις επόμενες παραγράφους, πρέπει να εγκαθίστανται ή φέρονται, κατά περίπτωση, σε αεροπλάνα σύμφωνα με το χρησιμοποιούμενο αεροπλάνο και ως προς τις περιστάσεις, υπό τις οποίες πρόκειται να διεξαχθεί η πτήση. Τα οριζόμενα όργανα και εξοπλισμός, περιλαμβανομένης της εγκατάστασής τους, πρέπει να είναι εγκεκριμένα ή αποδεκτά από το Κράτος Νηολόγησης.

6.1.2 Στο αεροσκάφος πρέπει να φέρεται επικυρωμένο ακριβές αντίγραφο του πιστοποιητικού αερομεταφορέα, που καθορίζεται στο 4.2.1, και αντίγραφο των εξουσιοδοτήσεων, συνθηκών και περιορισμών που είναι σχετικοί με τον τύπο του αεροπλάνου, και εκδόθηκαν σε συσχετισμό με το πιστοποιητικό. Όταν το πιστοποιητικό και οι σχετιζόμενες εξουσιοδοτήσεις, συνθήκες και περιορισμοί εκδίδονται από το Κράτος του Αερομεταφορέα σε γλώσσα διαφορετική από την Αγγλική, πρέπει να περιλαμβάνεται Αγγλική μετάφραση.

Σημείωση.- Καθοδήγηση σχετικά με το πιστοποιητικό και τις σχετιζόμενες εξουσιοδοτήσεις, συνθήκες και περιορισμούς, τα οποία μπορεί να περιλαμβάνονται σε επιχειρησιακές προδιαγραφές, περιέχεται στο Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335).

6.1.3 Ο αερομεταφορέας πρέπει να περιλάβει στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού (MEL), εγκεκριμένο από το Κράτος του Αερομεταφορέα, ο οποίος θα δώσει τη δυνατότητα στον κυβερνήτη να προσδιορίσει, εάν η πτήση μπορεί να αρχίσει ή να συνεχισθεί από οποιαδήποτε ενδιάμεση στάση στην περίπτωση που κάποιο όργανο, εξοπλισμός ή συστήματα παύσουν να λειτουργούν. Εφόσον το Κράτος του Αερομεταφορέα δεν είναι το Κράτος Νηολόγησης, το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει, ότι ο MEL δεν επηρεάζει τη συμμόρφωση του αεροπλάνου με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας, που ισχύουν στο Κράτος Νηολόγησης.

Σημείωση.- Το Συνημμένο Ζ περιέχει καθοδήγηση για τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού.

6.1.4 Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει στο επιχειρησιακό επιτελείο και το πλήρωμα διακυβέρνησης ένα εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους, για κάθε τύπο αεροσκάφους που διαθέτει, που περιέχει τις κανονικές, μη κανονικές διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, που σχετίζονται με την πτητική λειτουργία του αεροσκάφους. Το εγχειρίδιο πρέπει να περιλαμβάνει λεπτομέρειες των συστημάτων του αεροσκάφους και των καταλόγων ελέγχου ενεργειών, που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν. Η σχεδίαση του εγχειριδίου πρέπει να προσέχει τις αρχές ανθρωπίνων παραγόντων.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για την εφαρμογή των αρχών ανθρωπίνων παραγόντων βρίσκεται στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

6.2 Όλα τα αεροπλάνα σε όλες τις πτήσεις

6.2.1 Το αεροπλάνο πρέπει να είναι εξοπλισμένο με όργανα, τα οποία θα δίνουν τη δυνατότητα στο πλήρωμα διακυβέρνησης να ελέγχει το ίχνος πτήσεως του αεροπλάνου, να εκτελεί οποιουσδήποτε απαιτούμενους διαδικαστικούς ελιγμούς και να παρατηρεί τους περιορισμούς λειτουργίας του αεροπλάνου στις αναμενόμενες συνθήκες λειτουργίας.

6.2.2 Το αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με:

α) προσιτά και επαρκή ιατρικά εφόδια κατάλληλα για τον αριθμό επιβατών που είναι εξουσιοδοτημένο να μεταφέρει το αεροπλάνο,

Σύσταση.- Τα ιατρικά εφόδια θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

1) ένα ή περισσότερα κυτία πρώτων βοηθειών, και

2) ιατρικό κυτίο, για χρήση από ιατρούς ή άλλο πρόσωπο με προσόντα στην αντιμετώπιση ιατρικών καταστάσεων έκτακτης ανάγκης κατά την πτήση για αεροπλάνα εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από 250 επιβάτες.

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί των τύπων, αριθμού, θέσης και περιεχομένων των ιατρικών εφοδίων παρέχεται στο Συνημμένο Β.

β) φορητοί πυροσβεστήρες κάποιου τύπου που, όταν αδειάσουν, δεν θα προξενήσουν επικίνδυνη μόλυνση του αέρα εντός του αεροπλάνου. Τουλάχιστον ένας πρέπει να βρίσκεται:

1) στο διαμέρισμα των χειριστών, και

2) σε κάθε διαμέρισμα επιβατών, που είναι ξεχωριστό από το διαμέρισμα των χειριστών και δεν είναι άμεσα προσιτό στο πλήρωμα διακυβέρνησης,

Σημείωση.- Κάθε φορητός πυροσβεστήρας προσαρμοσμένος σύμφωνα με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας του αεροπλάνου μπορεί να θεωρηθεί ως καθορισμένος.

γ) 1) θέση ή κρεβάτι για κάθε άτομο πάνω από μια ηλικία που καθορίζεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα,

2) ζώνη καθίσματος για κάθε κάθισμα και ζώνη συγκράτησης για κάθε κρεβάτι, και

3) ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας για κάθε κάθισμα μέλους πληρώματος διακυβέρνησης. Οι ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας για κάθε κάθισμα χειριστή πρέπει να ενσωματώνουν μηχανισμό αυτόματης συγκράτησης του κορμού του καθήμενου σε περίπτωση ταχείας επιβράδυνσης,

Σύσταση.- Οι ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας για κάθε κάθισμα χειριστή πρέπει να ενσωματώνουν μηχανισμό για να εμποδίζει την εμπλοκή με τα χειριστήρια ελέγχου πτήσεως σε χειριστή που ξαφνικά αδυνατεί να εκπληρώσει τα καθήκοντά του.

Σημείωση.- Οι ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας περιλαμβάνουν ιμάντες ώμων και ζώνη καθίσματος που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα.

δ) τρόπους εξασφάλισης ότι οι ακόλουθες πληροφορίες και οδηγίες μεταβιβάζονται στους επιβάτες:

1) πότε πρέπει να δεθούν οι ζώνες καθίσματος,

2) πότε και πώς πρέπει να χρησιμοποιηθεί ο εξοπλισμός οξυγόνου, εάν απαιτείται η μεταφορά οξυγόνου,

3) περιορισμοί καπνίσματος,

4) θέση και χρησιμοποίηση των σωσίβιων γιλέκων ή ισοδύναμων ατομικών συσκευών επίπλευσης όπου απαιτείται η μεταφορά τους, και

5) θέση και μέθοδος ανοίγματος των εξόδων έκτακτης ανάγκης, και

ε) εφεδρικές ηλεκτρικές ασφάλειες κατάλληλων κατηγοριών για αντικατάσταση εκείνων που είναι προσιτές κατά την πτήση.

6.2.3 Το αεροπλάνο πρέπει να μεταφέρει:

α) το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης που ορίζεται στο 4.2.2, ή εκείνα τα τμήματά του, που σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες.

β) το εγχειρίδιο πτήσεως για το αεροπλάνο, ή άλλα έγγραφα, που περιέχουν στοιχεία επιδόσεων, που απαιτούνται για την εφαρμογή του Κεφαλαίου 5 και οποιαδήποτε άλλη πληροφορία απαραίτητη για την πτητική λειτουργία αεροπλάνου εντός των όρων του πιστοποιητικού πτητικής ικανότητάς του, εκτός εάν αυτά τα στοιχεία είναι διαθέσιμα στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, και

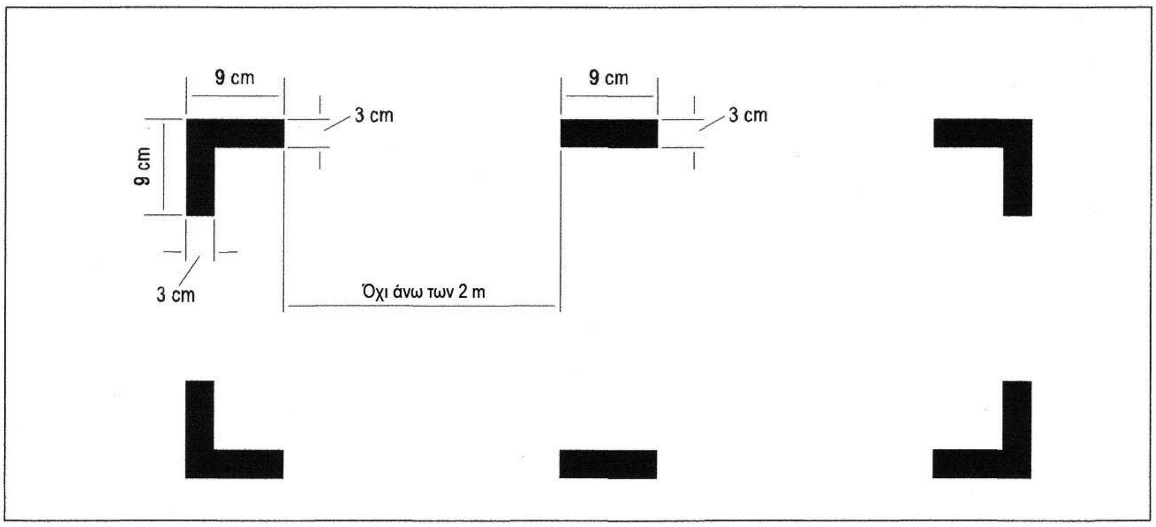
γ) ισχύοντες και κατάλληλους χάρτες, για να καλύψουν τη διαδρομή της προτεινόμενης πτήσης και οποιαδήποτε διαδρομή, κατά μήκος της οποίας είναι λογικό να αναμένεται ότι ενδέχεται να εκτραπεί η πτήση.

6.2.4 Σήμανση σημείων θραύσης ατράκτου

6.2.4.1 Εάν επισημαίνονται σ' ένα αεροπλάνο περιοχές της ατράκτου, που είναι κατάλληλες για θραύση από τα μέλη διάσωσης σε έκτακτη ανάγκη, τέτοιες περιοχές πρέπει να έχουν σήμανση όπως φαίνεται παρακάτω (βλέπε το ακόλουθο σχήμα). Το χρώμα των σημάνσεων πρέπει να είναι κόκκινο ή κίτρινο, και εάν είναι απαραίτητο πρέπει να έχουν άσπρο περίγραμμα για να κάνει αντίθεση με το περιβάλλον.

6.2.4.2 Εάν οι σημάνσεις στις γωνίες απέχουν περισσότερο από 2 μ., πρέπει να παρεμβάλλονται ενδιάμεσες γραμμές 9 cm x 3 cm, έτσι ώστε να μην υπάρχουν περισσότερα από 2 μ. μεταξύ διαδοχικών σημάνσεων.

Σημείωση.- Αυτό το Πρότυπο δεν απαιτεί όλα τα αεροπλάνα να έχουν περιοχές θραύσης ατράκτου.



Σήμανση σημείων θραύσης ατράκτου (Βλέπε 6.2.4)

6.3 Αποτυπωτές πτήσης

Σημείωση 1.- Οι αποτυπωτές πτήσης περιλαμβάνουν δύο συστήματα, έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης (FDR) και έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR).

Σημείωση 2.- Συνδυασμός αποτυπωτών (FDR/CVR) μπορεί μόνο να χρησιμοποιείται προκειμένου να πληρούνται οι απαιτήσεις εξοπλισμού αποτυπωτών πτήσης, όπως συγκεκριμένα υποδεικνύονται στο παρόν Παράρτημα.

Σημείωση 3.- Λεπτομερής καθοδήγηση για τους αποτυπωτές πτήσης περιλαμβάνεται στο Συνημμένο Δ.

6.3.1 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - τύποι

6.3.1.1 Ο FDR τύπου I πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται, για να καθορίζονται με ακρίβεια το ίχνος πτήσης, η ταχύτητα, τη στάση, η ισχύς του κινητήρα, η διαμόρφωση και η πτητική λειτουργία του αεροπλάνου.

6.3.1.2 Οι FDR τύπων II και IIA πρέπει να καταγράφουν τις παραμέτρους που απαιτούνται, για να καθορίζονται με ακρίβεια το ίχνος πτήσης, η ταχύτητα, η στάση, η ισχύς του κινητήρα και η διαμόρφωση των διατάξεων άντωσης και οπισθέλκουσας του αεροπλάνου.

6.3.1.3 Η χρήση FDR με χάραξη μεταλλικής ταινίας πρέπει να διακοπεί από την 1η Ιανουαρίου 1995.

6.3.1.4 Σύσταση.- Η χρήση αναλογικών FDR που χρησιμοποιούν διαμόρφωση συχνότητας (FM) πρέπει να διακοπεί την 5η Νοεμβρίου1998.

6.3.1.4.1 Η χρήση FDR με φωτογραφικό φιλμ πρέπει να διακοπεί από την 1η Ιανουαρίου 2003.

6.3.1.5 Όλα τα αεροπλάνα, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2005, τα οποία χρησιμοποιούν ψηφιακές επικοινωνίες και απαιτείται να φέρουν CVR, πρέπει να καταγράφουν σ' έναν αποτυπωτή πτήσης όλες τις ψηφιακές επικοινωνίες προς και από το αεροπλάνο. Η ελάχιστη διάρκεια καταγραφής πρέπει να είναι ίση με τη διάρκεια του CVR και πρέπει να συσχετίζεται με το καταγραφέν ακουστικό κομμάτι στο θάλαμο διακυβέρνησης.

6.3.1.5.1 Από την 1η Ιανουαρίου 2007, όλα τα αεροπλάνα, τα οποία χρησιμοποιούν ψηφιακές επικοινωνίες και απαιτείται να φέρουν CVR, πρέπει να καταγράφουν σ' έναν αποτυπωτή πτήσης όλες τις ψηφιακές επικοινωνίες προς και από το αεροπλάνο. Η ελάχιστη διάρκεια καταγραφής πρέπει να είναι ίση με τη διάρκεια του CVR και πρέπει να συσχετίζεται με το καταγραφέν ακουστικό κομμάτι στο θάλαμο διακυβέρνησης.

6.3.1.5.2 Πρέπει να καταγράφονται επαρκείς πληροφορίες προκειμένου να αντλούν το περιεχόμενο του μηνύματος των ψηφιακών επικοινωνιών, και, οποτεδήποτε είναι πρακτικό, το χρόνο κατά τον οποίο το μήνυμα εμφανίσθηκε στο πλήρωμα ή προήλθε από αυτό.

Σημείωση.- Οι ψηφιακές επικοινωνίες περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε, αυτοματοποιημένη επιτήρηση (ADS), ψηφιακές επικοινωνίες μεταξύ ελεγκτή εναέριας κυκλοφορίας και χειριστή (CPDLC), ψηφιακές υπηρεσίες πληροφοριών πτήσεων (D-FIS) και μηνύματα αεροναυτιλιακού επιχειρησιακού ελέγχου (AOC).

6.3.1.6 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg, τα οποία απαιτείται να είναι εξοπλισμένα FDR και CVR, μπορούν εναλλακτικά να είναι εξοπλισμένα με δύο συνδυασμένους αποτυπωτές (FDR/CVR).

6.3.1.7 Σύσταση.- Όλα τα πολυκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης 5.700 kg ή λιγότερο, τα οποία απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με FDR και CVR, μπορούν εναλλακτικά να είναι εξοπλισμένα με ένα συνδυασμένο αποτυπωτή (FDR/CVR).

6.3.1.8 Ο FDR Τύπου IA πρέπει να καταγράφει τις παραμέτρους που απαιτούνται, για να καθορίζουν επακριβώς το ίχνος πτήσης, την ταχύτητα, τη στάση, την ισχύ κινητήρα, τη διαμόρφωση και την πτητική λειτουργία του αεροπλάνου. Οι παράμετροι που ικανοποιούν τις απαιτήσεις για FDR Τύπου IA αναφέρονται στις παρακάτω παραγράφους. Οι παράμετροι χωρίς αστερίσκο (*) είναι υποχρεωτικές παράμετροι, οι οποίες πρέπει να καταγράφονται. Επιπροσθέτως, οι παράμετροι που προσδιορίζονται με έναν αστερίσκο (*) πρέπει να καταγράφονται, αν μια πηγή στοιχείων πληροφοριών για την παράμετρο χρησιμοποιείται από τα συστήματα του αεροπλάνου ή από το πλήρωμα διακυβέρνησης για τη λειτουργία του αεροπλάνου.

6.3.1.8.1 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για ίχνος πτήσης και ταχύτητα:

- Βαρομετρικό ύψος
- Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος ή διορθωμένη ταχύτητα αέρος
- Κατάσταση αέρος-εδάφους και αισθητήρας αέρος-εδάφους κάθε συστήματος προσγείωσης όταν είναι πρακτικό
- Ολική ή εξωτερική θερμοκρασία αέρα
- Πορεία (βασική αναφορά του πληρώματος πτήσης)
- Κανονική επιτάχυνση
- Πλευρική επιτάχυνση
- Διαμήκης επιτάχυνση (βασικός άξονας)
- Μέτρηση χρόνου ή σχετικού χρόνου
- Στοιχεία ναυτιλίας*: γωνία έκπτωσης, ταχύτητα ανέμου, διεύθυνση ανέμου, γεωγραφικό πλάτος/ μήκος
- Ταχύτητα εδάφους*
- Ραδιοϋψόμετρο*

6.3.1.8.2 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για στάση:

- Στάση πρόνευσης
- Στάση περιστροφής
- Γωνία εκτροπής ή πλαγιολίσθησης*
- Γωνία προσβολής*

6.3.1.8.3 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για την ισχύ κινητήρα:

- Ώση/ ισχύς κινητήρα: προωθητική ώση/ ισχύς σε κάθε κινητήρα, θέση μοχλού ώσης/ ισχύος του θαλάμου διακυβέρνησης
- Κατάσταση αντιστροφής ώσης*
- Εντολή ώσης κινητήρα*
- Στόχος ώσης κινητήρα*
- Θέση βαλβίδας απομάστευσης κινητήρα*
- Πρόσθετες παράμετροι κινητήρα*: EPR. N1, ενδεικνυόμενο επίπεδο κραδασμού, N2, EGT, TLA, ροή καυσίμου, θέση μοχλού διακοπής καυσίμου, N3

6.3.1.8.4 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για διαμόρφωση:

- Θέση επιφάνειας αντισταθμιστικού πρόνευσης
- Πτερύγια καμπυλότητας χείλους εκφυγής*: θέση πτερυγίων καμπυλότητας χείλους εκφυγής, επιλογή μοχλού στο θάλαμο διακυβέρνησης
- Πτερύγια καμπυλότητας χείλους προσβολής*: θέση

πτερυγίων καμπυλότητας χείλους προσβολής, επιλογή μοχλού στο θάλαμο διακυβέρνησης

- Σύστημα προσγείωσης*: σύστημα προσγείωσης, επιλογέας θέσης συστήματος προσγείωσης
- Θέση επιφανείας αντισταθμιστικού εκτροπής*
- Θέση επιφανείας αντισταθμιστικού περιστροφής*
- Εισαγωγή θέσης ελέγχου αντισταθμιστικού πρόνευσης στο θάλαμο διακυβέρνησης*
- Εισαγωγή θέσης ελέγχου αντισταθμιστικού περιστροφής στο θάλαμο διακυβέρνησης*
- Εισαγωγή θέσης ελέγχου αντισταθμιστικού εκτροπής στο θάλαμο διακυβέρνησης*
- Φθορέας άντωσης εδάφους και αερόφρενο*: θέση φθορέα άντωσης εδάφους, επιλογή φθορέα άντωσης εδάφους, θέση αερόφρενου, επιλογή αερόφρενου
- Επιλογή συστημάτων αποπαγοποίησης ή/και αντιπαγοποίησης*
- Υδραυλική πίεση (κάθε συστήματος) *
- Ποσότητα καυσίμου*
- Κατάσταση ηλεκτρικών διανομέων εναλλασσόμενου ρεύματος (AC)*
- Κατάσταση ηλεκτρικών διανομέων συνεχούς ρεύματος (DC)*
- Θέση βαλβίδας απομάστευσης Βοηθητικής Μονάδας Ισχύος (APU)*
- Υπολογισμένο κέντρο βάρους

6.3.1.8.5 Οι παρακάτω παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για την πτητική λειτουργία:

- Προειδοποιήσεις
- Βασική επιφάνεια ελέγχου πτήσης και βασική εντολή ελέγχου πτήσης από το χειριστή: άξονας πρόνευσης, άξονας περιστροφής, άξονας εκτροπής
- Διέλευση ραδιοσημαντήρα
- Επιλογή συχνότητας κάθε δέκτη ναυτιλίας
- Επιλογή ραδιοεκπομπής με το χέρι και αναφορά συγχρονισμού CVR/FDR
- Αυτόματος πιλότος/ αυτόματος μοχλός ισχύος/ Τρόπος λειτουργίας AFCS και κατάσταση εμπλοκής*
- Ρύθμιση επιλεγείσας βαρομετρικής πίεσης*: κυβερνήτης, συγκυβερνήτης
- Επιλεγέν ύψος (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας)*
- Επιλεγείσα ταχύτητα (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας) *
- Επιλεγείσα ταχύτητα Mach (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας) *
- Επιλεγείσα κατακόρυφη ταχύτητα (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας)*
- Επιλεγείσα πορεία (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας)*
- Επιλεγέν ίχνος πτήσης (όλοι οι επιλεγόμενοι από το χειριστή τρόποι λειτουργίας)*: πορεία/ DSTRK, γωνία ίχνους
- Επιλεγέν αποφασιστικό σχετικό ύψος*
- Μορφή απεικόνισης EFIS*: κυβερνήτης, συγκυβερνήτης
- Μορφή απεικόνισης πολλαπλών λειτουργιών/ κινητήρα/ προειδοποιήσεων*
- Κατάσταση GPWS/TAWS/GCAS*: επιλογή τρόπου λειτουργίας απεικόνισης εδάφους συμπεριλαμβανόμενης και της κατάστασης της οθόνης απεικόνισης, προειδοποιήσεις εδάφους, προφυλάξεις και προειδοποιήσεις, και καθοδηγήσεις, θέση διακόπτη on/off
- Προειδοποίηση χαμηλής πίεσης*: υδραυλική πίεση, πνευματική πίεση (αέρος)
- Βλάβη ηλεκτρονικού υπολογιστή*
- Απώλεια πίεσης καμπίνας*
- TCAS/ACAS (σύστημα προειδοποίησης κυκλοφορίας και αποφυγής σύγκρουσης/ σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης) *
- Ανίχνευση πάγου*
- Προειδοποίηση κινητήρα για κραδασμό κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση κινητήρα για υπερθέρμανση κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση κινητήρα για χαμηλή πίεση λαδιού κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση κινητήρα για υπερτάχυνση κάθε κινητήρα*
- Προειδοποίηση για διατμητικό άνεμο*
- Λειτουργική προστασία κατά της απώλειας στήριξης, ενεργοποίηση δονητή και ωθητή χειριστηρίου*
- Εισαγωγή όλων των δυνάμεων ελέγχου πτήσης από το θάλαμο διακυβέρνησης*: τροχός ελέγχου, στήλη ελέγχου, εισαγωγή δυνάμεων με το ποδωστήριο από το θάλαμο διακυβέρνησης
- Κατακόρυφη απόκλιση*: ίχνος κατολίσθησης ILS, υψόμετρο MLS, ίχνος προσέγγισης GNSS
- Οριζόντια απόκλιση*: διευθυντικός ραδιόφαρος ILS, αζιμούθιο MLS, ίχνος προσέγγισης GNSS
- Αποστάσεις DME 1 και 2*
- Πρωτεύουσα αναφορά συστήματος ναυτιλίας*: GNSS, INS, VOR/DME, MLS, Loran C, ILS
- Φρένα*: πίεση αριστερού και δεξιού φρένου, θέση ποδωστηρίου αριστερού και δεξιού φρένου
- Ημερομηνία*
- Σήμανση γεγονότος*
- Σύστημα απεικόνισης στο οπτικό πεδίο αλεξηνέμου εν χρήσει*
- Σύστημα περιμετρικής όρασης σε λειτουργία*

Σημείωση 1.- Απαιτήσεις παραμέτρων, που περιλαμβάνουν εμβέλεια, δειγματοληψία, ακρίβεια και ανάλυση, όπως περιλαμβάνονται στο έγγραφο Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Flight Recorder Systems of the European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) ή ισότιμα έγγραφα.

Σημείωση 2.- Ο αριθμός παραμέτρων, που πρέπει να καταγράφονται, θα εξαρτάται από την πολυπλοκότητα του αεροπλάνου. Παράμετροι χωρίς αστερίσκο (*) πρέπει να καταγράφονται ανεξάρτητα από την πολυπλοκότητα του αεροπλάνου. Εκείνες οι παράμετροι οι οποίες καθορίζονται με (*) πρέπει να καταγράφονται, αν μια πηγή πληροφοριών για την παράμετρο χρησιμοποιείται από τα συστήματα του αεροπλάνου ή/και από το πλήρωμα διακυβέρνησης για την πτητική λειτουργία του αεροπλάνου.

6.3.2 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης - διάρκεια

Όλοι οι FDR πρέπει να είναι ικανοί να διατηρούν τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 25 ωρών της λειτουργίας τους, εκτός από τον FDR Τύπου IIA που πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί κατά τη διάρκεια τουλάχιστον των τελευταίων 30 λεπτών της λειτουργίας του.

6.3.3 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1989

6.3.3.1 Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 27.000 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR Τύπου Ι.

6.3.3.2 Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg μέχρι και 27.000 kg, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR Τύπου ΙΙ.

6.3.3.3 Σύσταση.- Όλα τα πολυκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης 5.700 kg ή λιγότερο, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1990, μπορούν να είναι εξοπλισμένα με FDR Τύπου IIA.

6.3.4 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής κανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 1987 αλλά προ της 1ης Ιανουαρίου 1989

6.3.4.1 Όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg, εκτός εκείνων του 6.3.4.3, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR, το οποίο θα καταγράφει χρόνο, ύψος, ταχύτητα αέρος, κανονική επιτάχυνση και πορεία.

6.3.4.2 Σύσταση.- Όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg, εκτός εκείνων του 6.3.4.3, μπορούν να είναι εξοπλισμένα με FDR, το οποίο πρέπει να καταγράφει χρόνο, ύψος, ταχύτητα αέρος, κανονική επιτάχυνση, πορεία και πρόσθετες παραμέτρους, που είναι απαραίτητες για τον προσδιορισμό στάσεως πρόνευσης, στάσεως περιστροφής, επιλογής ραδιοεκμομπής και ισχύος σε κάθε κινητήρα.

6.3.4.3 Όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 27.000 kg, που είναι τύπων για τους οποίους το πρωτότυπο πιστοποιήθηκε από την κατάλληλη εθνική αρχή μετά την 30η Σεπτεμβρίου 1969, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR Τύπου ΙΙ.

6.3.5 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσης αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά προ της 1ης Ιανουαρίου 1987

6.3.5.1 Όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR, το οποίο θα καταγράφει χρόνο, ύψος, ταχύτητα αέρος, κανονική επιτάχυνση και πορεία.

6.3.5.2 Σύσταση.- Όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 27.000 kg, που είναι τύπων για τους οποίους το πρωτότυπο πιστοποιήθηκε από την κατάλληλη εθνική αρχή μετά την 30η Σεπτεμβρίου 1969, μπορούν να είναι εξοπλισμένα με FDR, το οποίο μπορεί να καταγράφει επιπλέον του χρόνου, ύψους, ταχύτητας αέρος, κανονικής επιτάχυνσης και πορείας, πρόσθετες παραμέτρους που είναι απαραίτητες για να πληρούνται οι αντικειμενικοί στόχοι του προσδιορισμού:

α) της στάσης του αεροπλάνου όταν επιτυγχάνει το ίχνος πτήσης του, και

β) τις βασικές δυνάμεις που επενεργούν στο αεροπλάνο και έχουν σαν αποτέλεσμα την επίτευξη του ίχνους πτήσεως και την προέλευση τέτοιων βασικών δυνάμεων.

6.3.6 Αποτυπωτές στοιχείων πτήσεως αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2005.

Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με FDR Τύπου ΙΑ.

6.3.7 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1987

6.3.7.1 Όλα τα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg πρέπει να είναι εξοπλισμένα με CVR, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης.

6.3.7.2 Σύσταση.- Όλα τα πολυκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης 5.700 kg ή λιγότερο, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1990, μπορούν να είναι εξοπλισμένα με CVR, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης.

6.3.8 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης αεροπλάνων για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά προ της 1ης Ιανουαρίου 1987

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις επιδόσεων CVR είναι όπως περιλαμβάνονται στο έγγραφο Minimum Operational Performance Specification (MOPS) for Flight Recorder Systems of the European Organization for Civil Aviation Equipment (EUROCAE) ή ισότιμα έγγραφα.

6.3.8.1 Όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 27.000 kg, που είναι τύπων για τους οποίους το πρωτότυπο πιστοποιήθηκε από την κατάλληλη εθνική αρχή μετά την 30η Σεπτεμβρίου 1969, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με CVR, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης.

6.3.8.2 Σύσταση.- Όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 5.700 kg μέχρι και 27.000 kg συμπεριλαμβανομένων, που είναι τύπων για τους οποίους το πρωτότυπο πιστοποιήθηκε από την κατάλληλη εθνική αρχή μετά την 30η Σεπτεμβρίου 1969, μπορούν να είναι εξοπλισμένα με CVR, ο αντικειμενικός σκοπός του οποίου είναι η καταγραφή του ακουστικού περιβάλλοντος στο θάλαμο διακυβέρνησης κατά τη διάρκεια του χρόνου πτήσης.

6.3.9 Αποτυπωτές ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης - διάρκεια

6.3.9.1 Ο CVR πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων 30 λεπτών της λειτουργίας του.

6.3.9.2 Σύσταση.- Ο CVR, εγκατεστημένος σε αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1990, θα πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που καταγράφονται τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ωρών της λειτουργίας του.

6.3.9.3 Ο CVR, εγκατεστημένος σε αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2003, πρέπει να είναι ικανός να διατηρεί τις πληροφορίες που έχουν καταγραφεί τουλάχιστον κατά τη διάρκεια των τελευταίων δύο ωρών της λειτουργίας του.

6.3.10 Αποτυπωτές πτήσεων - κατασκευή και εγκατάσταση

Οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να κατασκευάζονται, να τοποθετούνται και να εγκαθίστανται, έτσι ώστε να παρέχουν τη μέγιστη πρακτική προστασία για τις καταγραφές, προκειμένου οι πληροφορίες που έχουν καταγραφεί να μπορούν να διατηρούνται, να επανακτόνται και να μεταγράφονται. Οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να πληρούν τις καθορισμένες προδιαγραφές αντοχής σε πρόσκρουση και προστασίας από φωτιά.

Σημείωση.- Οι προδιαγραφές της βιομηχανίας για αντοχή σε πρόσκρουση και προστασία από φωτιά μπορεί να βρεθούν σε έγγραφα όπως είναι τα έγγραφα ED55 και ED56A του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τον Εξοπλισμό της Πολιτικής Αεροπορίας (EUROCAE).

6.3.11 Αποτυπωτές πτήσεων - λειτουργία

6.3.11.1 Οι αποτυπωτές πτήσεων δεν πρέπει να απενεργοποιούνται κατά τη διάρκεια της πτήσης.

6.3.11.2 Για να προστατεύονται οι καταγραφές των αποτυπωτών πτήσης, οι αποτυπωτές πτήσεων πρέπει να απενεργοποιούνται μετά την ολοκλήρωση του χρόνου πτήσης μετά από ατύχημα ή συμβάν. Οι αποτυπωτές πτήσεων δεν πρέπει να ενεργοποιούνται πάλι πριν τη διάθεσή τους, όπως καθορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 13.

Σημείωση 1.- Η ανάγκη για αφαίρεση των καταγραφών των αποτυπωτών πτήσεων από το αεροσκάφος θα καθορίζεται από την αρχή διερεύνησης του Κράτους που διεξάγει τη διερεύνηση, δίνοντας μεγάλη προσοχή στη σοβαρότητα ενός συμβάντος και στις περιστάσεις, συμπεριλαμβανομένης και της επίδρασης στην πτητική λειτουργία.

Σημείωση 2.- Οι ευθύνες του αερομεταφορέα, όσον αφορά τη διατήρηση των καταγραφών του αποτυπωτή πτήσης, περιέχονται στο 11.6.

6.3.12 Αποτυπωτές πτήσεων - συνεχής δυνατότητα χρήσης

Λειτουργικοί έλεγχοι και αξιολογήσεις των καταγραφών από τα συστήματα FDR και CVR πρέπει να διεξάγονται, για να διασφαλίζεται η συνεχής δυνατότητα χρήσης των αποτυπωτών.

Σημείωση.- Οι διαδικασίες για τις επιθεωρήσεις των συστημάτων FDR και CVR παρέχονται στο Συνημμένο Δ.

6.4 Όλα τα αεροπλάνα που επιχειρούν ως πτήσεις VFR

6.4.1 Όλα τα αεροπλάνα όταν πετάνε VFR πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) μαγνητική πυξίδα,

β) χρονόμετρο ακριβείας, που να δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) ευαίσθητο βαρομετρικό υψόμετρο,

δ) ενδείκτη ταχύτητας αέρα, και

ε) πρόσθετα όργανα ή εξοπλισμό, όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

6.4.2 Οι πτήσεις VFR, οι οποίες διεξάγονται ως ελεγχόμενες πτήσεις, πρέπει να είναι εξοπλισμένες σύμφωνα με το 6.9.

6.5 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις πάνω από νερό

6.5.1 Υδροπλάνα

Όλα τα υδροπλάνα για όλες τις πτήσεις πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) ένα σωσίβιο γιλέκο ή ισότιμη ανεξάρτητη συσκευή επίπλευσης, για κάθε άτομο πάνω στο υδροπλάνο, αποθηκευμένο σε μια θέση άμεσα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του προσώπου για τη χρήση του οποίου προορίζεται,

β) εξοπλισμό για σήμανση των ηχητικών σημάτων που καθορίζονται στους Διεθνείς Κανονισμούς για Πρόληψη Συγκρούσεων στο Θάλασσα, όπου είναι εφαρμόσιμο, και

γ) μια άγκυρα.

Σημείωση.- Τα «Υδροπλάνα» περιλαμβάνουν αμφίβια, που επιχειρούν σαν υδροπλάνα.

6.5.2 Αεροπλάνα ξηράς

6.5.2.1 Τα αεροπλάνα ξηράς πρέπει να φέρουν τον εξοπλισμό που καθορίζεται στο 6.5.2.2:

α) όταν πετάνε πάνω από νερό και σε απόσταση μεγαλύτερη από 93 χλμ. (50 ν.μ.) μακριά από την ξηρά, προκειμένου για αεροπλάνα ξηράς, που λειτουργούν σύμφωνα με το 5.2.9 ή το 5.2.10,

β) όταν πετάνε κατά τη διαδρομή πάνω από νερό πέραν της απόστασης κατολισθήσεως από την ακτή, προκειμένου για όλα τα άλλα αεροπλάνα, και

γ) όταν απογειώνονται ή προσγειώνονται σε αεροδρόμιο όπου, κατά την κρίση του Κράτους του Αερομεταφορέα, το ίχνος απογείωσης ή προσέγγισης είναι έτσι κανονισμένο πάνω από το νερό, ώστε σε περίπτωση ατυχήματος να υπάρχει πιθανότητα προσθαλάσσωσης.

6.5.2.2 Ο εξοπλισμός που αναφέρεται στο 6.5.2.1 πρέπει να περιλαμβάνει ένα σωσίβιο γιλέκο ή ισοδύναμη ατομική συσκευή επίπλευσης για κάθε άτομο επί του αεροπλάνου, αποθηκευμένο σε μια θέση άμεσα προσιτή από το κάθισμα ή τη θέση-κρεβάτι του προσώπου για τη χρήση του οποίου προορίζεται.

Σημείωση.- Τα «Αεροπλάνα ξηράς» περιλαμβάνουν αμφίβια, που επιχειρούν σαν αεροπλάνα ξηράς.

6.5.3 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό

6.5.3.1 Επιπλέον του εξοπλισμού που καθορίζεται στο 6.5.1 ή το 6.5.2, οποιοδήποτε έχει εφαρμογή, ο ακόλουθος εξοπλισμός πρέπει να εγκατασταθεί σε όλα τα αεροπλάνα, όταν χρησιμοποιούνται σε διαδρομές στις οποίες το αεροπλάνο ενδέχεται να είναι πάνω από νερό και για

απόσταση μεγαλύτερη από αυτή που αντιστοιχεί σε 120 λεπτά με ταχύτητα πλεύσης ή 740 χλμ. (400 ν.μ.), οποιοδήποτε είναι μικρότερο, μακριά από ξηρά κατάλληλη για να γίνει προσγείωση έκτακτης ανάγκης, προκειμένου για αεροπλάνα που λειτουργούν σύμφωνα με το 5.2.9 ή το 5.2.10, και 30 λεπτά ή 185 χλμ. (100 ν.μ.), οποιοδήποτε είναι μικρότερο, για όλα τα άλλα αεροπλάνα:

α) επαρκή αριθμό σωσίβιων λέμβων για να μεταφέρουν όλους τους επιβαίνοντες, οι οποίες είναι αποθηκευμένες, έτσι ώστε να διευκολύνεται η άμεση χρήση τους σε έκτακτη ανάγκη, εφοδιασμένες με κατάλληλο εξοπλισμό διάσωσης, συμπεριλαμβανομένων και μέσων για τη διατήρηση της ζωής, όπως προβλέπεται για την πτήση που πρόκειται να γίνει, και

β) εξοπλισμό για να πραγματοποιούνται τα σήματα κινδύνου με πυροτεχνήματα, που περιγράφονται στο Παράρτημα 2.

6.5.3.2 Κάθε σωσίβιο γιλέκο και ισοδύναμη ατομική συσκευή επίπλευσης, όταν φέρεται σύμφωνα με τα 6.5.1 α), 6.5.2.1 και 6.5.2.2, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ένα μέσο ηλεκτρικού φωτισμού για το σκοπό της διευκόλυνσης του εντοπισμού προσώπων, εκτός εάν οι απαιτήσεις του 6.5.2.1 γ) πληρούται από τη διάταξη ατομικών συσκευών επίπλευσης διαφορετικών από τα σωσίβια γιλέκα.

6.6 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις πάνω από καθορισμένες περιοχές ξηράς

Τα αεροπλάνα, όταν επιχειρούν κατά μήκος περιοχών ξηράς οι οποίες έχουν καθοριστεί από το ενδιαφερόμενο Κράτος σαν περιοχές στις οποίες η έρευνα και διάσωση θα ήταν ιδιαίτερα δύσκολες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τέτοιες συσκευές εκπομπής σημάτων και εξοπλισμό διάσωσης (συμπεριλαμβανομένων και των μέσων για διατήρηση της ζωής) οι οποίες να είναι κατάλληλες για τις περιοχές πάνω από τις οποίες γίνεται η πτήση.

6.7 Όλα τα αεροπλάνα σε πτήσεις μεγάλου ύψους

Σημείωση.- Ύψη κατά προσέγγιση στην Τυπική Ατμόσφαιρα, τα οποία αντιστοιχούν στις τιμές της απόλυτης πίεσης, που χρησιμοποιούνται στο παρόν κείμενο είναι ως εξής:

Απόλυτη πίεση	Μέτρα	Πόδια
700 hPa	3.000	10.000
620 hPa	4.000	13.000
376 hPa	7.600	25.000

6.7.1 Αεροπλάνο, που πρόκειται να επιχειρήσει σε ύψη πτήσεως, στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από 700 hPa στα διαμερίσματα του προσωπικού, πρέπει να είναι εξοπλισμένο με αποθήκη οξυγόνου και με ένα μηχανισμό διοχέτευσης, ικανό να αποθηκεύει και να διοχετεύει τις παροχές οξυγόνου που απαιτούνται στο 4.3.8.1.

6.7.2 Αεροπλάνο που πρόκειται να επιχειρήσει σε ύψη πτήσεως, στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από 700 hPa, το οποίο όμως είναι εξοπλισμένο με μέσα διατήρησης μεγαλύτερης πίεσης από 700 hPa στα διαμερίσματα του προσωπικού, πρέπει να είναι εξοπλισμένο με αποθήκη οξυγόνου και με ένα μηχανισμό διοχέτευσης ικανό να αποθηκεύει και να διοχετεύει τις παροχές οξυγόνου, που απαιτούνται στο 4.3.8.2.

6.7.3 Αεροπλάνα με συμπίεση, που εισήχθησαν για πρώτη φορά σε υπηρεσία την ή μετά την 1η Ιουλίου 1962, τα οποία πρόκειται να επιχειρήσουν σε ύψη πτήσεως, στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από 376 hPa, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με μια συσκευή, η οποία δίνει θετική προειδοποίηση στον χειριστή για οποιαδήποτε επικίνδυνη απώλεια συμπίεσης.

6.7.4 Σύσταση.- Αεροπλάνα με συμπίεση, που εισήχθησαν για πρώτη φορά σε υπηρεσία προ της 1ης Ιουλίου 1962, τα οποία πρόκειται να επιχειρήσουν σε ύψη πτήσεως, όπου η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από 376 hPa, μπορεί να είναι εξοπλισμένα με μια συσκευή που δίνει θετική προειδοποίηση στον χειριστή για οποιαδήποτε επικίνδυνη απώλεια συμπίεσης.

6.7.5 Αεροπλάνο που πρόκειται να επιχειρήσει σε ύψη πτήσεως, στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από 376 hPa ή, εάν λειτουργήσει σε ύψη πτήσεως, στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μεγαλύτερη από 376 hPa, δεν μπορεί να κατέβει ασφαλώς μέσα σε τέσσερα λεπτά σε ύψος πτήσεως, στο οποίο η ατμοσφαιρική πίεση είναι ίση με 620 hPa και για το οποίο το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 9η Νοεμβρίου 1998, πρέπει να είναι εφοδιασμένο με αυτόματα αναπτυσσόμενο εξοπλισμό οξυγόνου για να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του 4.3.8.2. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διοχέτευσης οξυγόνου πρέπει να υπερβαίνει τον αριθμό των θέσεων επιβατών και του πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τουλάχιστον 10 τοις εκατό.

6.7.6 Σύσταση.- Αεροπλάνο που πρόκειται να επιχειρήσει σε ύψη πτήσεως, στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μικρότερη από 376 hPa ή, εάν λειτουργήσει σε ύψη πτήσεως, στα οποία η ατμοσφαιρική πίεση είναι μεγαλύτερη από 376 hPa, δεν μπορεί να κατέβει ασφαλώς μέσα σε τέσσερα λεπτά σε ύψος πτήσεως, στο οποίο η ατμοσφαιρική πίεση είναι ίση με 620 hPa, και για το οποίο το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά προ της 9ης Νοεμβρίου 1998, μπορεί να είναι εφοδιασμένο με αυτόματα αναπτυσσόμενο εξοπλισμό οξυγόνου για να ικανοποιηθούν οι απαιτήσεις του 4.3.8.2. Ο συνολικός αριθμός των μονάδων διοχέτευσης οξυγόνου πρέπει να υπερβαίνει τον αριθμό των θέσεων επιβατών και του πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά τουλάχιστον 10 τοις εκατό.

6.8 Όλα τα αεροπλάνα σε συνθήκες παγοποίησης

Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με κατάλληλες συσκευές αποπαγοποίησης ή/και αντιπαγοποίησης, όταν επιχειρούν σε περιπτώσεις, στις οποίες αναφέρονται συνθήκες ύπαρξης ή αναμένεται να αντιμετωπισθεί παγοποίηση.

6.9 Όλα τα αεροπλάνα που επιχειρούν σύμφωνα με κανόνες πτήσεως δι' οργάνων

6.9.1 Όλα τα αεροπλάνα, όταν επιχειρούν σύμφωνα με του κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, ή όταν το αεροπλάνο δεν μπορεί να διατηρηθεί σ' ένα επιθυμητό ύψος χωρίς αναφορά σε ένα ή περισσότερα όργανα πτήσης, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) μαγνητική πυξίδα,

β) χρονόμετρο ακριβείας, το οποίο να δείχνει το χρόνο σε ώρες, λεπτά και δευτερόλεπτα,

γ) δύο ευαίσθητα βαρομετρικά υψόμετρα με μετρητή βαρελοειδούς ενδείκτη ή ισοδύναμης παρουσίασης,

Σημείωση.- Ούτε τα υψόμετρα τριών δεικτών ούτε τα υψόμετρα βαρελοειδούς ενδείκτη ικανοποιούν την απαίτηση του 6.9.1 γ).

δ) σύστημα ένδειξης της ταχύτητας αέρα με μέσο πρόληψης κακής λειτουργίας εξαιτίας είτε της υγροποίησης, είτε της παγοποίησης,

ε) ενδείκτη στροφών και ολισθήσεων,

στ) ενδείκτη στάσης (τεχνητός ορίζοντας),

ζ) ενδείκτη πορείας (γυροσκόπιο πορείας),

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις των 6.9.1 ε), στ), και ζ), μπορεί να πληρούνται με συνδυασμούς οργάνων ή με ολοκληρωμένα συστήματα καθοδήγησης πτήσης, με την προϋπόθεση ότι εξασφαλίζονται τα προφυλακτικά μέτρα για ολική αστοχία, τα οποία ενυπάρχουν στα τρία διαφορετικά όργανα.

η) μέσο για ένδειξη εάν η παροχή ισχύος στα γυροσκοπικά όργανα είναι επαρκής,

θ) μέσο ένδειξης στο θάλαμο πληρώματος διακυβέρνησης της εξωτερικής θερμοκρασίας αέρα,

ι) ενδείκτη βαθμού ανόδου και καθόδου, και

ια) τέτοια πρόσθετα όργανα ή εξοπλισμό, όπως μπορεί να καθορίζονται από την αρμόδια αρχή.

6.9.2 Όλα τα αεροπλάνα πάνω από 5.700 kg – παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης για όργανα ένδειξης στάσεως που λειτουργούν ηλεκτρικά

6.9.2.1 Όλα τα αεροπλάνα με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 5.700 kg, που εισήχθησαν για πρώτη φορά σε υπηρεσία μετά την 1η Ιανουαρίου 1975, πρέπει να εφοδιαστούν με παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης, ανεξάρτητης από κύριο σύστημα παραγωγής ηλεκτρισμού, για το σκοπό λειτουργίας και φωτισμού, για ελάχιστη περίοδο 30 λεπτών, ενός οργάνου ενδείξεως στάσεως (τεχνητός ορίζοντας), σαφώς ορατού από τον κυβερνήτη. Η παροχή ισχύος έκτακτης ανάγκης πρέπει να ενεργοποιείται αυτόματα μετά την ολική απώλεια του κύριου συστήματος παραγωγής ηλεκτρισμού και πρέπει να δίνεται σαφής ένδειξη στον πίνακα οργάνων ότι ο ενδείκτης στάσεως λειτουργεί με ισχύ έκτακτης ανάγκης.

6.9.2.2 Εκείνα τα όργανα που χρησιμοποιούνται από οποιοδήποτε χειριστή, πρέπει να είναι διευθετημένα, έτσι ώστε να επιτρέπουν στο χειριστή να βλέπει τις ενδείξεις τους άμεσα από τη θέση του ή τη θέση της, με την ελάχιστη πρακτικά απόκλιση από τη θέση και τη γραμμή όρασης, που θεωρείται ως κανονική όταν βλέπει προς τα εμπρός κατά μήκος του ίχνους πτήσεως.

6.10 Όλα τα αεροπλάνα όταν επιχειρούν κατά τη νύχτα

Όλα τα αεροπλάνα, όταν επιχειρούν κατά τη νύχτα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με:

α) όλο τον εξοπλισμό που καθορίζεται στο 6.9,

β) τα φώτα που απαιτούνται από το Παράρτημα 2 για αεροσκάφη εν πτήσει ή που λειτουργούν στην περιοχή κίνησης του αεροδρομίου,

Σημείωση.- Προδιαγραφές για φώτα που πληρούν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για φώτα πλοήγησης περιλαμβάνονται στο Προσάρτημα 1. Τα γενικά χαρακτηριστικά των φώτων καθορίζονται στο Παράρτημα 8. Λεπτομερείς προδιαγραφές για φώτα, που πληρούν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για αεροσκάφη εν πτήσει ή που λειτουργούν στην περιοχή κίνησης του αεροδρομίου, περιλαμβάνονται στο Airworthiness Manual (Doc 9760).

γ) δύο φώτα προσγείωσης,

Σημείωση.- Αεροπλάνα, που δεν είναι πιστοποιημένα σύμφωνα με το Παράρτημα 8, τα οποία είναι εξοπλισμένα με ένα μόνο φως προσγείωσης που έχει δύο ξεχωριστά ενεργοποιούμενα θερμικά νήματα, θα θεωρείται ότι συμμορφώνονται με το 6.10 γ).

δ) φωτισμό για όλα τα όργανα και τον εξοπλισμό, που είναι απαραίτητα για την ασφαλή πτητική λειτουργία του αεροπλάνου και τα οποία χρησιμοποιούνται από το πλήρωμα διακυβέρνησης,

ε) φώτα σε όλα τα διαμερίσματα επιβατών, και

στ) ηλεκτρικό φανό για κάθε θέση πληρώματος.

6.11 Αεροπλάνα με συμπίεση όταν μεταφέρουν επιβάτες – ραντάρ καιρού

Σύσταση.- Αεροπλάνα με συμπίεση, όταν μεταφέρουν επιβάτες, θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με ραντάρ καιρού εν ενεργεία, οποτεδήποτε τέτοια αεροπλάνα επιχειρούν σε περιοχές, όπου καταιγίδες ή άλλες ενδεχομένως επικίνδυνες καιρικές συνθήκες, που θεωρούνται ανιχνεύσιμες με αεροφερόμενο ραντάρ καιρού, μπορεί να αναμένονται κατά τη διαδρομή είτε κατά τη νύχτα είτε υπό μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων.

6.12 Όλα τα αεροπλάνα που επιχειρούν πάνω από 15.000 μ. (49.000 πόδια) – ενδείκτης ακτινοβολίας

Όλα τα αεροπλάνα, που πρόκειται να επιχειρήσουν πάνω από 15.000 μ. (49.000 πόδια), πρέπει να φέρουν εξοπλισμό, για να μετράει και δείχνει συνεχώς το βαθμό δόσεως της συνολικής κοσμικής ακτινοβολίας που λαμβάνεται (δηλ. τη συνολική ακτινοβολία ιοντισμού και ουδετερονίων γαλαξιακής ή ηλιακής προέλευσης) και την αθροιστική δόση σε κάθε πτήση. Η μονάδα προβολής του εξοπλισμού πρέπει να είναι άμεσα ορατή σε ένα μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης.

Σημείωση.- Ο εξοπλισμός είναι βαθμονομημένος στη βάση εκτιμήσεων αποδεκτών από τις κατάλληλες εθνικές αρχές.

6.13 Όλα τα αεροπλάνα που συμμορφώνονται με τα Πρότυπα πιστοποίησης θορύβου του Παραρτήματος 16, Τόμος Ι

Το αεροπλάνο πρέπει να φέρει έγγραφο, που να αποδεικνύει την πιστοποίηση θορύβου. Όταν το έγγραφο, ή μια κατάλληλη δήλωση που αποδεικνύει την πιστοποίηση θορύβου, που περιέχεται σε άλλο έγγραφο εγκεκριμένο από το Κράτος Νηολόγησης, εκδίδεται σε γλώσσα διαφορετική από την Αγγλική, πρέπει να περιλαμβάνει Αγγλική μετάφραση.

Σημείωση.- Η απόδειξη μπορεί να περιλαμβάνεται σε οποιοδήποτε έγγραφο, το οποίο φέρεται στο αεροπλάνο, εγκεκριμένο από το Κράτος Νηολόγησης.

6.14 Ενδείκτης αριθμού Mach

Όλα τα αεροπλάνα με περιορισμούς ταχύτητας που εκφράζονται με αριθμό Mach, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν ενδείκτη αριθμού Mach.

Σημείωση.- Αυτό δεν αποκλείει τη χρήση του ενδείκτη ταχύτητας για να βρίσκεται ο αριθμός Mach για σκοπούς των ATS.

6.15 Αεροπλάνα που απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με συστήματα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS)

6.15.1 Όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους.

6.15.2 Όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 15.000 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από 30 επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, το οποίο έχει λειτουργία αποφυγής εδάφους εμπρόσθιας έρευνας.

6.15.3 Όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2004, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, το οποίο έχει λειτουργία αποφυγής εδάφους εμπρόσθιας έρευνας.

6.15.4 Από την 1η Ιανουαρίου 2007, όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, το οποίο έχει λειτουργία αποφυγής εδάφους εμπρόσθιας έρευνας.

6.15.5 Σύσταση.- Όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης 5.700 kg ή λιγότερο και εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από πέντε αλλά όχι περισσότερους από εννέα επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, το οποίο παρέχει τις προειδοποιήσεις του 6.15.8 α) και γ), προειδοποίηση μη ασφαλούς αποφυγής εδάφους και λειτουργία αποφυγής εδάφους εμπρόσθιας έρευνας.

6.15.6 Από την 1η Ιανουαρίου 2007 όλα τα αεροπλάνα με εμβολοφόρους κινητήρες μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους, το οποίο παρέχει τις προειδοποιήσεις του 6.15.8 α) και γ), προειδοποίηση μη ασφαλούς αποφυγής εδάφους και λειτουργία αποφυγής εδάφους εμπρόσθιας έρευνας.

6.15.7 Ένα σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους πρέπει να παρέχει αυτόματα έγκαιρη και χαρακτηριστική προειδοποίηση στο πλήρωμα διακυβέρνησης, όταν το αεροπλάνο είναι ενδεχομένως σε επικίνδυνη προσέγγιση προς την επιφάνεια της γης.

6.15.8 Ένα σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους πρέπει να παρέχει, εκτός εάν άλλως καθορίζεται, προειδοποιήσεις για τις ακόλουθες περιστάσεις:

α) υπερβολικό βαθμό καθόδου,

β) υπερβολικό βαθμό προσέγγισης εδάφους,

γ) υπερβολική απώλεια ύψους μετά την απογείωση ή επανακύκλωση,

δ) μη ασφαλής αποφυγή εδάφους χωρίς διαμόρφωση προσγειώσεως,

1) σύστημα που δεν είναι ασφαλισμένο κάτω,

2) πτερύγια καμπυλότητας όχι στη θέση προσγείωσης, και

ε) υπερβολική κάθοδος κάτω από το ενόργανο ίχνος κατολίσθησης.

6.16 Αεροπλάνα που μεταφέρουν επιβάτες – θέσεις πληρώματος θαλάμου επιβατών

6.16.1 Αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1981

Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με καθίσματα, που βλέπουν προς τα εμπρός ή προς τα πίσω (εντός 15 μοιρών από τον διαμήκη άξονα του αεροπλάνου), εξοπλισμένα με ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας για χρήση από κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, που απαιτούνται για την ικανοποίηση της πρόθεσης του 12.1 αναφορικά με την εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

6.16.2 Αεροπλάνα για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας εκδόθηκε για πρώτη φορά προ της 1ης Ιανουαρίου 1981

Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα μπορεί να είναι εξοπλισμένα με καθίσματα, που βλέπουν προς τα εμπρός ή προς τα πίσω (εντός 15 μοιρών από τον διαμήκη άξονα του αεροπλάνου), εξοπλισμένα με ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας για χρήση από κάθε μέλος πληρώματος θαλάμου επιβατών, που απαιτούνται για την ικανοποίηση της πρόθεσης του 12.1 αναφορικά με την εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

Σημείωση.- Οι ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας περιλαμβάνουν ιμάντες ώμων και ζώνη καθίσματος που μπορεί να χρησιμοποιηθεί ανεξάρτητα.

6.16.3 Τα καθίσματα του πληρώματος θαλάμου επιβατών σύμφωνα με τα 6.16.1 και 6.16.2 πρέπει να βρίσκονται κοντά στις εξόδους στο επίπεδο του πατώματος και άλλες εξόδους έκτακτης ανάγκης, όπως απαιτείται από το Κράτος Νηολόγησης για εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

6.17 Πομπός εντοπισμού έκτακτης ανάγκης (ELT)

6.17.1 Εκτός από τα προβλεπόμενα στο 6.17.2, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005, όλα τα αεροπλάνα, που επιχειρούν σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 6.5.3, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον δύο ELT(S).

6.17.2 Όλα τα αεροπλάνα, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2002, που επιχειρούν σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 6.5.3, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον δύο ELTs, ένα από τα οποία πρέπει να είναι αυτόματο.

6.17.3 Από την 1η Ιανουαρίου 2005, όλα τα αεροπλάνα, που επιχειρούν σε πτήσεις μεγάλων αποστάσεων πάνω από νερό, όπως περιγράφεται στο 6.5.3, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον δύο ELTs, ένα από τα οποία πρέπει να είναι αυτόματο.

6.17.4 Εκτός από την πρόνοια του 6.17.5, μέχρι την 1η Ιανουαρίου 2005, αεροπλάνα σε πτήσεις πάνω από προσδιορισμένες περιοχές εδάφους, όπως περιγράφονται στο 6.6, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα ELT(S).

6.17.5 Όλα τα αεροπλάνα, για τα οποία το ατομικό πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας έχει εκδοθεί για πρώτη φορά μετά την 1η Ιανουαρίου 2002, σε πτήσεις πάνω από προσδιορισμένες περιοχές εδάφους, όπως περιγράφονται στο 6.6, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα ELT.

6.17.6 Από την 1η Ιανουαρίου 2005, αεροπλάνα σε πτήσεις πάνω από προσδιορισμένες περιοχές εδάφους, όπως περιγράφονται στο 6.6, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τουλάχιστον ένα αυτόματο ELT.

6.17.7 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα θα πρέπει να φέρουν ένα αυτόματο ELT.

6.17.8 Εξοπλισμός ELT, που φέρεται για να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις των 6.17.1, 6.17.2, 6.17.3, 6.17.4, 6.17.5, 6.17.6 και 6.17.7, πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 10, τόμος III.

6.18 Αεροπλάνα που απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II)

6.18.1 Από την 1η Ιανουαρίου 2003, όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα, μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 15.000 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από 30 επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II).

6.18.2 Από την 1η Ιανουαρίου 2005, όλα τα στροβιλοκίνητα αεροπλάνα, μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από 19 επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II).

6.18.3 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα μπορούν να είναι εξοπλισμένα με σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS II).

6.18.4 Το σύστημα αποφυγής εναέριας σύγκρουσης πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Παραρτήματος 10, Τόμος IV.

6.19 Αεροπλάνα που απαιτείται να είναι εξοπλισμένα με ερωτο-αποκριτή αναφοράς βαρομετρικού ύψους

Όλα τα αεροπλάνα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με έναν ερωτο-αποκριτή αναφοράς βαρομετρικού ύψους, ο οποίος λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 10, Τόμος IV.

Σημείωση.- Αυτή η διάταξη έχει σκοπό να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας καθώς επίσης και του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης.

6.20 Μικρόφωνα

Όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης, που απαιτείται να είναι σε υπηρεσία στο πιλοτήριο, πρέπει να επικοινωνούν με ενισχυτικά μικρόφωνα ή μικρόφωνα λαιμού κάτω από το μεταβατικό επίπεδο/ ύψος.

6.21 Αεριωθούμενα αεροπλάνα - σύστημα προειδοποίησης διατμητικού ανέμου εμπροσθίας έρευνας

6.21.1 Σύσταση.- Όλα τα αεριωθούμενα αεροπλάνα, μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg ή εξουσιοδοτημένα να μεταφέρουν περισσότερους από εννέα επιβάτες, πρέπει να είναι εξοπλισμένα με σύστημα προειδοποίησης διατμητικού ανέμου εμπροσθίας έρευνας.

6.21.2 Σύσταση.- Το σύστημα προειδοποίησης διατμητικού ανέμου εμπροσθίας έρευνας θα πρέπει να είναι ικανό να παρέχει στο χειριστή έγκαιρη ακουστική και οπτική προειδοποίηση διατμητικού ανέμου μπροστά από το αεροσκάφος, και η πληροφορία που απαιτείται, για να επιτρέψει στο χειριστή να αρχίσει ασφαλώς και να συνεχίσει αποτυχημένη προσέγγιση ή επανακύκλωση ή να εκτελέσει ένα ελιγμό διαφυγής, εάν απαιτείται. Το σύστημα θα πρέπει επίσης να παρέχει ένδειξη στο χειριστή, όταν τα όρια που καθορίζονται για την πιστοποίηση του εξοπλισμού αυτόματης προσγείωσης προσεγγίζονται, όταν τέτοιος εξοπλισμός είναι σε χρήση.

6.22 Όλα τα αεροπλάνα που επιχειρούν με ένα μόνο χειριστή υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων (IFR) ή κατά τη νύχτα

Για έγκριση σύμφωνα με το 4.9.1, όλα τα αεροπλάνα που επιχειρούν με ένα μόνο χειριστή υπό IFR ή κατά τη νύχτα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με:

α) λειτουργούντα αυτόματο πιλότο που έχει τουλάχιστον δυνατότητες διατήρησης ύψους και επιλογής πορείας,

β) κάσκα με μικρόφωνο ή ισοδύναμο, και

γ) μέσα απεικόνισης χαρτών που τους καθιστούν αναγνώσιμους σε όλες τις συνθήκες φωτισμού περιβάλλοντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

7.1 Εξοπλισμός επικοινωνιών

7.1.1 Το αεροπλάνο πρέπει να διαθέτει εξοπλισμό ραδιοεπικοινωνίας ικανό να:

α) διεξάγει αμφίπλευρη επικοινωνία για σκοπούς ελέγχου αεροδρομίου,

β) λαμβάνει μετεωρολογικές πληροφορίες οποτεδήποτε κατά την πτήση, και

γ) διεξάγει αμφίπλευρη επικοινωνία οποτεδήποτε κατά την πτήση με ένα τουλάχιστον αεροναυτικό σταθμό και με εκείνους τους αεροναυτικούς σταθμούς και σε εκείνες συχνότητες, που ενδέχεται να είναι καθορισμένες από την αρμόδια αρχή.

Σημείωση.- Οι απαιτήσεις του 7.1.1 θεωρείται ότι έχουν καλυφθεί, εάν η ικανότητα να διεξάγει τις επικοινωνίες, που προσδιορίζονται σε αυτές, αποκτάται κατά την διάρκεια συνθηκών ραδιοαναμετάδοσης, οι οποίες είναι φυσιολογικές για τη διαδρομή.

7.1.2 Ο εξοπλισμός ραδιοεπικοινωνίας, που απαιτείται σύμφωνα με το 7.1.1, πρέπει να εξασφαλίζει επικοινωνίες στη συχνότητα κινδύνου αεροναυτιλίας 121.5 MHz.

7.2 Εξοπλισμός ναυτιλίας

7.2.1 Το αεροπλάνο πρέπει να διαθέτει εξοπλισμό ναυτιλίας, ο οποίος θα του δώσει τη δυνατότητα να προχωρήσει:

α) σύμφωνα με το επιχειρησιακό του σχέδιο πτήσης, και

β) σύμφωνα με τις απαιτήσεις των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας,

εκτός όταν, εάν δεν απαγορεύεται από την αρμόδια αρχή, η ναυτιλία για πτήσεις υπό κανόνες πτήσεως εξ όψεως εκτελείται με οπτική αναφορά σε σημεία του εδάφους.

7.2.2 Για πτήσεις σε καθορισμένα τμήματα εναερίου χώρου ή σε διαδρομές όπου έχει καθοριστεί ένας τύπος RNP, το αεροπλάνο πρέπει, επιπλέον των απαιτήσεων που καθορίζονται στο 7.2.1, να:

α) είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ναυτιλίας, που θα του επιτρέπει να επιχειρεί σύμφωνα με τον καθορισμένο τύπο(ους) RNP, και

β) είναι εξουσιοδοτημένο από το Κράτος του Αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες σε τέτοιο εναέριο χώρο.

Σημείωση.- Πληροφορίες για RNP και σχετικές διαδικασίες και καθοδήγηση, που αφορά τη διαδικασία έγκρισης, περιέχονται στο Manual on Required Navigation Performance (RNP) (Doc 9613). Το εγχειρίδιο αυτό πε-

ριέχει επίσης ένα περιεκτικό κατάλογο αναφορών σε άλλα έγγραφα, που εκπονήθηκαν από τα Κράτη και διεθνείς επιτροπές, αναφορικά με τα συστήματα ναυτιλίας και RNP.

7.2.3 Για πτήσεις σε καθορισμένα τμήματα εναερίου χώρου, όπου, επί τη βάσει Περιφερειακών Συμφωνιών Αεροναυτιλίας, ορίζονται ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας (MNPS), το αεροπλάνο πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό ναυτιλίας ο οποίος:

α) παρέχει συνεχώς στο πλήρωμα διακυβέρνησης ενδείξεις προσκόλλησης ή αναχώρησης από ίχνος ως προς τον απαιτούμενο βαθμό ακρίβειας σε οποιοδήποτε σημείο κατά μήκος του ίχνους αυτού, και

β) έχει εξουσιοδοτηθεί από το Κράτος του Αερομεταφορέα για τις σχετικές πτητικές λειτουργίες MNPS.

Σημείωση.- Οι καθορισμένες ελάχιστες προδιαγραφές επιδόσεων ναυτιλίας και οι διαδικασίες που διέπουν την εφαρμογή τους, δημοσιεύονται στο Regional Supplementary Procedures (Doc 7030).

7.2.4 Για πτήσεις σε καθορισμένα τμήματα εναερίου χώρου, όπου, επί τη βάσει Περιφερειακής Συμφωνίας Αεροναυτιλίας, εφαρμόζονται μειωμένα ελάχιστα κατακόρυφου διαχωρισμού (RVSM) των 300 μ. (1.000 ποδών) μεταξύ του FL 290 και του FL 410 συμπεριλαμβανομένου, ένα αεροπλάνο:

α) πρέπει να είναι εφοδιασμένο με εξοπλισμό, ο οποίος είναι ικανός να:

1) δείχνει στο πλήρωμα διακυβέρνησης το επίπεδο πτήσης στο οποίο πετάει,

2) διατηρεί αυτόματα το επιλεγόμενο επίπεδο πτήσης,

3) παρέχει συνέγερση στο πλήρωμα διακυβέρνησης, όταν συμβαίνει απόκλιση από το επιλεγμένο επίπεδο πτήσης. Το όριο για τη συνέγερση δεν πρέπει να υπερβαίνει τα ± 90 μ. (300 πόδια), και

4) αναφέρει αυτόματα το βαρομετρικό ύψος, και

β) πρέπει να είναι εξουσιοδοτημένο από το Κράτος του Αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες στο σχετικό εναέριο χώρο.

7.2.5 Πριν από τη χορήγηση της έγκρισης RVSM, που απαιτείται σύμφωνα με το 7.2.4 β), το Κράτος πρέπει να είναι ικανοποιημένο ότι:

α) η ικανότητα κατακόρυφης επίδοσης ναυτιλίας του αεροπλάνου ικανοποιεί τις απαιτήσεις, που καθορίζονται στο Προσάρτημα 4,

β) ο αερομεταφορέας έχει εκπονήσει κατάλληλες διαδικασίες από την άποψη πρακτικών και προγραμμάτων συνεχούς πτητικής ικανότητας (συντήρηση και επισκευές), και

γ) ο αερομεταφορέας έχει εκπονήσει κατάλληλες διαδικασίες πληρωμάτων διακυβέρνησης για πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο RVSM.

Σημείωση.- Η έγκριση RVSM ισχύει παγκόσμια, υπό την έννοια ότι οι οποιεσδήποτε επιχειρησιακές διαδικασίες συγκεκριμένες για δεδομένη περιοχή θα δηλώνονται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης ή σε κατάλληλες οδηγίες πληρώματος.

7.2.6 Το Κράτος του Αερομεταφορέα, σε διαβούλευση με το Κράτος Νηολόγησης, εάν είναι σκόπιμο, πρέπει να εξασφαλίζει ότι σε σχέση με εκείνα τα αεροπλάνα, που αναφέρονται στο 7.2.4, υφίστανται επαρκείς διατάξεις για να:

α) λαμβάνει τις αναφορές επιδόσεων διατήρησης ύψους, που εκδίδονται από τις υπηρεσίες παρακολούθησης, που καθιερώθηκαν σύμφωνα με το Παράρτημα 11, 3.3.4.1, και

β) αναλαμβάνει άμεση διορθωτική ενέργεια για μεμονωμένα αεροσκάφη, ή ομάδες τύπων αεροσκαφών, που αναγνωρίζονται στις αναφορές αυτές ως μη συμμορφούμενα με τις απαιτήσεις διατήρησης ύψους για πτητική λειτουργία, σε εναέριο χώρο που εφαρμόζεται RVSM.

7.2.7 Όλα τα Κράτη, που είναι υπεύθυνα για τον εναέριο χώρο, που έχει τεθεί σε εφαρμογή RVSM, ή έχουν εκδώσει εγκρίσεις RVSM στους αερομεταφορείς του Κράτους τους, πρέπει να καθιερώσουν διατάξεις και διαδικασίες, που θα εξασφαλίζουν ότι θα λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα σε σχέση με αεροσκάφη και αερομεταφορείς, που διαπιστώνεται ότι επιχειρούν σε εναέριο χώρο RVSM χωρίς ισχύουσα έγκριση RVSM.

Σημείωση.- Οι διατάξεις και διαδικασίες αυτές πρέπει να αντιμετωπίσουν τόσο την κατάσταση όπου το υπόψη αεροσκάφος επιχειρεί χωρίς έγκριση στον εναέριο χώρο του Κράτους, όσο και την κατάσταση όπου αερομεταφορέας, για τον οποίο το Κράτος έχει ευθύνη κανονιστικής επίβλεψης, διαπιστώνεται ότι επιχειρεί χωρίς την απαιτούμενη έγκριση στον εναέριο χώρο άλλου Κράτους.

7.2.8 Το αεροπλάνο πρέπει να είναι επαρκώς εφοδιασμένο με εξοπλισμό ναυτιλίας, για να εξασφαλισθεί, ότι στην περίπτωση βλάβης μιας συσκευής σε οποιοδήποτε στάδιο της πτήσης, ο υπόλοιπος εξοπλισμός θα δίνει τη δυνατότητα στο αεροσκάφος να εκτελεί ναυτιλία σύμφωνα με το 7.2.1 και, όπου έχουν εφαρμογή, τα 7.2.2, 7.2.3 και 7.2.4.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη, που σχετίζεται με τον απαραίτητο εξοπλισμό του αεροπλάνου για πτήση σε εναέριο χώρο, όπου εφαρμόζεται RVSM, περιέχεται στο Manual on Implementation of a 300 m. (1000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive (Doc 9574).

7.2.9 Σε πτήσεις που υπάρχει πρόθεση να προσγειωθούν με μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων, το αεροπλάνο πρέπει να διαθέτει ραδιοεξοπλισμό ικανό να λαμβάνει σήματα που παρέχουν κατεύθυνση, μέχρι το σημείο από το οποίο μπορεί να εκτελεσθεί προσγείωση όψεως. Αυτός ο εξοπλισμός πρέπει να είναι ικανός να παρέχει κατεύθυνση για κάθε αεροδρόμιο, στο οποίο υπάρχει πρόθεση να προσγειωθεί με μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων και για κάθε προσδιορισμένο αεροδρόμιο εναλλαγής.

7.3 Εγκατάσταση

Η εγκατάσταση του εξοπλισμού πρέπει να είναι τέτοια, ώστε η βλάβη μιας ξεχωριστής μονάδας, που απαιτείται για σκοπούς είτε επικοινωνιών είτε ναυτιλίας ή αμφότερα, δεν θα έχει ως αποτέλεσμα τη βλάβη μιας άλλης μονάδας, που απαιτείται για σκοπούς επικοινωνιών ή ναυτιλίας.

7.4 Διαχείριση στοιχείων ηλεκτρονικής ναυτιλίας

7.4.1 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να χρησιμοποιεί προϊόντα στοιχείων ηλεκτρονικής ναυτιλίας, που έχουν επεξεργασθεί για εφαρμογή στον αέρα και στο έδαφος, εκτός εάν το Κράτος του Αερομεταφορέα έχει εγκρίνει τις διαδικασίες του αερομεταφορέα, για να εξασφαλισθεί, ότι η εφαρμοζόμενη μέθοδος και τα υποβαλλόμενα

προϊόντα πληρούν αποδεκτά πρότυπα ακεραιότητας και ότι τα προϊόντα είναι συμβατά με την προτιθέμενη λειτουργία του εξοπλισμού που θα τα χρησιμοποιήσει. Το Κράτος του Αερομεταφορέα θα εξασφαλίζει, ότι ο αερομεταφορέας συνεχίζει να παρακολουθεί τόσο την επεξεργασία όσο και τα προϊόντα.

Σημείωση.- Καθοδήγηση, που σχετίζεται με τις επεξεργασίες, που ενδεχομένως να ακολουθούν οι προμηθευτές δεδομένων, περιέχονται στα RTCA DO-200A/ EUROCAE ED-76 και RTCA DO-201A/ EUROCAE ED-77.

7.4.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να υλοποιεί διαδικασίες, που εξασφαλίζουν την έγκαιρη διανομή και ενσωμάτωση ισχυόντων και αναλλοίωτων στοιχείων ηλεκτρονικής ναυτιλίας σε όλα τα αεροσκάφη, που τα χρησιμοποιούν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Σημείωση 1.- Για τους σκοπούς του παρόντος κεφαλαίου, το “αεροπλάνο” περιλαμβάνει: συστήματα ισχύος, έλικες, παρελκόμενα, ανταλλακτικά, όργανα, εξοπλισμό και συσκευές, που περιλαμβάνουν και τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης.

Σημείωση 2.- Σε όλο το παρόν κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις απαιτήσεις του Κράτους Νηολόγησης. Όταν το Κράτος του Αερομεταφορέα δεν είναι το ίδιο με το Κράτος Νηολόγησης, μπορεί να είναι αναγκαίο να εξετασθούν οποιεσδήποτε πρόσθετες απαιτήσεις του Κράτους του Αερομεταφορέα.

Σημείωση 3.- Καθοδήγηση για τις απαιτήσεις συνεχούς πτητικής ικανότητας περιέχεται στο Airworthiness Manual (Doc 9760).

8.1 Ευθύνες συντήρησης αερομεταφορέα

8.1.1 Οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι σύμφωνα με διαδικασίες που είναι αποδεκτές από το Κράτος Νηολόγησης:

α) κάθε αεροπλάνο, που εκμεταλλεύονται, τηρείται σε κατάσταση πτητικής ικανότητας,

β) ο απαραίτητος λειτουργικός εξοπλισμός και ο εξοπλισμός έκτακτης ανάγκης για την προτιθέμενη πτήση είναι εν ενεργεία,

γ) το Πιστοποιητικό Πτητικής Ικανότητας κάθε αεροπλάνου, που εκμεταλλεύονται, παραμένει σε ισχύ.

8.1.2 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να εκμεταλλεύεται το αεροσκάφος, εκτός εάν συντηρείται και αποδεσμεύεται για πτήση από οργανισμό εγκεκριμένο, σύμφωνα με το 8.7, ή υπό αντίστοιχο σύστημα, το καθένα από τα οποία πρέπει να είναι αποδεκτό από το Κράτος Νηολόγησης.

8.1.3 Όταν το Κράτος Νηολόγησης αποδέχεται ένα αντίστοιχο σύστημα, το πρόσωπο, που υπογράφει την τεχνική αποδέσμευση, πρέπει να κατέχει πτυχίο σύμφωνα με το Παράρτημα 1.

8.1.4 Ο αερομεταφορέας πρέπει να προσλαμβάνει ένα πρόσωπο ή ομάδα προσώπων, για να εξασφαλίζει, ότι όλη η συντήρηση εκτελείται σύμφωνα με το εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης.

8.1.5 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι η συντήρηση των αεροπλάνων του εκτελείται σύμφωνα με το πρόγραμμα συντήρησης.

8.2 Εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης αερομεταφορέα

8.2.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει, προς χρήση και καθοδήγηση του ενδιαφερομένου τεχνικού και επιχειρησιακού προσωπικού, ένα εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης, αποδεκτό από το Κράτος Νηολόγησης, σύμφωνα με τις απαιτήσεις του 11.2. Ο σχεδιασμός του εγχειριδίου πρέπει να τηρεί τις αρχές των ανθρωπίνων παραγόντων.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για την εφαρμογή των αρχών ανθρωπίνων παραγόντων μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

8.2.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης τροποποιείται, ως απαιτείται, για να τηρούνται επίκαιρες οι πληροφορίες, που περιέχονται σε αυτό.

8.2.3 Αντίγραφα όλων των τροποποιήσεων του εγχειριδίου ελέγχου συντήρησης του αερομεταφορέα πρέπει να διατίθενται άμεσα σε όλους τους οργανισμούς ή τα πρόσωπα, για τα οποία εκδόθηκε το εγχειρίδιο.

8.2.4 Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει στο Κράτος του Αερομεταφορέα και στο Κράτος Νηολόγησης αντίγραφο του εγχειριδίου ελέγχου συντήρησης αερομεταφορέα, μαζί με όλες τις τροποποιήσεις ή/και αναθεωρήσεις του και πρέπει να ενσωματώνει σε αυτό εκείνη την υποχρεωτική ύλη, που ενδέχεται να απαιτείται από το Κράτος του Αερομεταφορέα ή το Κράτος Νηολόγησης.

8.3 Πρόγραμμα συντήρησης

8.3.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να παρέχει, προς χρήση και καθοδήγηση του ενδιαφερομένου τεχνικού και επιχειρησιακού προσωπικού, ένα πρόγραμμα συντήρησης, εγκεκριμένο από το Κράτος Νηολόγησης, που περιέχει τις πληροφορίες που απαιτούνται από το 11.3. Το σχέδιο και η εφαρμογή του προγράμματος συντήρησης του αερομεταφορέα πρέπει να τηρεί τις αρχές των ανθρωπίνων παραγόντων.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για την εφαρμογή των αρχών ανθρωπίνων παραγόντων μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

8.3.2 Αντίγραφα όλων των τροποποιήσεων του προγράμματος συντήρησης πρέπει να διατίθενται άμεσα σε όλους τους οργανισμούς ή τα πρόσωπα, για τα οποία εκδόθηκε το πρόγραμμα συντήρησης.

8.4 Αρχεία συντήρησης

8.4.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, ότι τα ακόλουθα αρχεία τηρούνται για τις περιόδους, που αναφέρονται στο 8.4.2:

α) ο συνολικός χρόνος σε υπηρεσία (ώρες, ημερολογιακός χρόνος και κύκλοι, ως απαιτείται) του αεροπλάνου και όλων των παρελκομένων με όριο ζωής,

β) η τρέχουσα κατάσταση συμμόρφωσης με όλες τις υποχρεωτικές πληροφορίες συνεχούς πτητικής ικανότητας.

γ) κατάλληλες λεπτομέρειες τροποποιήσεων και επισκευών.

δ) ο χρόνος σε υπηρεσία (ώρες, ημερολογιακός χρόνος και κύκλοι, ως απαιτείται) από την τελευταία γενική συντήρηση του αεροπλάνου ή των παρελκομένων του, που υπόκεινται σε υποχρεωτικό όριο γενικής συντήρησης.

ε) η τρέχουσα κατάσταση συμμόρφωσης του αεροπλάνου με το πρόγραμμα συντήρησης, και

στ) τα λεπτομερή αρχεία συντήρησης, για να φανεί, ότι όλες οι απαιτήσεις για την υπογραφή της τεχνικής αποδέσμευσης έχουν καλυφθεί.

8.4.2 Τα αρχεία του 8.4.1 α) έως ε) πρέπει να τηρούνται για ελάχιστη περίοδο 90 ημερών μετά τον χρόνο που η μονάδα, στην οποία αναφέρονται, έχει μονίμως αποσυρθεί από την υπηρεσία, και τα αρχεία του 8.4.1 στ) για ελάχιστη περίοδο ενός έτους μετά την υπογραφή της τεχνικής αποδέσμευσης.

8.4.3 Στην περίπτωση προσωρινής αλλαγής του αερομεταφορέα, τα στοιχεία πρέπει να διατίθενται στον καινούργιο αερομεταφορέα. Στην περίπτωση μόνιμης αλλαγής του αερομεταφορέα, τα στοιχεία πρέπει να μεταφέρονται στον νέο αερομεταφορέα.

Σημείωση.- Στο πλαίσιο του 8.4.3, η κρίση για το τι θα πρέπει να θεωρηθεί ως προσωρινή αλλαγή του αερομεταφορέα, θα πρέπει να γίνει από το Κράτος Νηολόγησης υπό το φως της ανάγκης να ασκήσει έλεγχο επί των αρχείων, ο οποίος θα εξαρτηθεί από την πρόσβαση σε αυτά και τη δυνατότητα να τα ενημερώσει.

8.5 Πληροφορίες συνεχούς πτητικής ικανότητας

8.5.1 Ο αερομεταφορέας αεροπλάνου μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg πρέπει να παρακολουθεί και να εκτιμά τη συντήρηση και την επιχειρησιακή εμπειρία σε σχέση με την συνεχή πτητική ικανότητα και να παρέχει τις πληροφορίες, που καθορίζονται από το Κράτος Νηολόγησης και να αναφέρει μέσω του συστήματος, που ορίζεται στο Παράρτημα 8, Μέρος II, 4.3.2 στ) και 4.2.4.

8.5.2 Ο αερομεταφορέας αεροπλάνου μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg πρέπει να λαμβάνει και να εκτιμά πληροφορίες συνεχούς πτητική ικανότητας και συστάσεις διαθέσιμες από τον οργανισμό, που είναι υπεύθυνος για τη σχεδίαση του τύπου και πρέπει να υλοποιεί τις επακόλουθες ενέργειες, που θεωρούνται απαραίτητες σύμφωνα με διαδικασία αποδεκτή από το Κράτος Νηολόγησης.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την ερμηνεία του "ο οργανισμός που είναι υπεύθυνος για τη σχεδίαση του τύπου" περιέχεται στο Airworthiness Manual (Doc 9760).

8.6 Τροποποιήσεις και επισκευές

Όλες οι τροποποιήσεις και επισκευές πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας, που είναι αποδεκτές από το Κράτος Νηολόγησης. Πρέπει να εκπονηθούν διαδικασίες, για να εξασφαλίσουν, ότι τηρούνται τα αποδεικτικά στοιχεία, που υποστηρίζουν τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας.

8.7 Εγκεκριμένος οργανισμός συντήρησης

8.7.1 Έκδοση έγκρισης

8.7.1.1 Η έκδοση έγκρισης ενός οργανισμού συντήρησης από ένα Κράτος πρέπει να εξαρτάται από την απόδειξη συμμόρφωσης του υποψηφίου με τις απαιτήσεις του 8.7 για τέτοιους οργανισμούς.

8.7.1.2 Το έγγραφο έγκρισης πρέπει να περιέχει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) όνομα και τοποθεσία του οργανισμού,

β) ημερομηνία έκδοσης και περίοδο ισχύος,

γ) όροι έγκρισης.

8.7.1.3 Η συνεχής ισχύς της έγκρισης πρέπει να εξαρτάται από το εάν ο οργανισμός παραμένει σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του 8.7 για έναν εγκεκριμένο οργανισμό συντήρησης.

8.7.2 Εγχειρίδιο διαδικασιών οργανισμού συντήρησης

8.7.2.1 Ο οργανισμός συντήρησης πρέπει να παρέχει προς χρήση και καθοδήγηση του ενδιαφερομένου προσωπικού συντήρησης ένα εγχειρίδιο διαδικασιών, το οποίο μπορεί να εκδίδεται σε χωριστά μέρη, που περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) γενική περιγραφή της έκτασης της εξουσιοδοτημένης εργασίας υπό τους όρους έγκρισης του οργανισμού,

β) περιγραφή των διαδικασιών του οργανισμού και συστήματος ποιότητας ή επιθεώρησης σύμφωνα με το 8.7.4,

γ) γενική περιγραφή των ευκολιών του οργανισμού,

δ) ονόματα και καθήκοντα του προσώπου ή των προσώπων που απαιτούνται από το 8.7.6.1,

ε) περιγραφή των διαδικασιών που χρησιμοποιούνται για τον καθορισμό της ικανότητας του προσωπικού συντήρησης, όπως απαιτείται από το 8.7.6.3,

στ) περιγραφή της μεθόδου που χρησιμοποιείται για την συμπλήρωση και τήρηση των αρχείων συντήρησης, που απαιτούνται από το 8.7.7,

ζ) περιγραφή των διαδικασιών για την προετοιμασία της τεχνικής αποδέσμευσης και τις περιστάσεις υπό τις οποίες πρόκειται να υπογραφεί η αποδέσμευση,

η) το προσωπικό που είναι εξουσιοδοτημένο να υπογράφει την τεχνική αποδέσμευση και την έκταση εξουσιοδότησής του,

θ) περιγραφή, όπου εφαρμόζεται, των επιπρόσθετων διαδικασιών για συμμόρφωση με τις διαδικασίες και απαιτήσεις συντήρησης του αερομεταφορέα,

ι) περιγραφή των διαδικασιών για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αναφοράς πληροφοριών συντήρησης του Παραρτήματος 8, Μέρος II, 4.3.5 και 4.3.8, και

ια) περιγραφή της διαδικασίας λήψεως, εκτίμησης, τροποποίησης και διανομής εντός του οργανισμού συντήρησης, όλων των αναγκαίων στοιχείων πτητικής ικανότητας από τον κάτοχο του πιστοποιητικού τύπου ή του οργανισμού της σχεδίασης του τύπου.

8.7.2.2 Ο οργανισμός συντήρησης πρέπει να εξασφαλίζει ότι το εγχειρίδιο διαδικασιών τροποποιείται, ως απαιτείται, για να κρατήσει επίκαιρες τις πληροφορίες, που περιέχονται σε αυτό.

8.7.2.3 Αντίγραφα όλων των τροποποιήσεων του εγχειριδίου διαδικασιών πρέπει να στέλνονται άμεσα σε όλους τους οργανισμούς ή τα πρόσωπα, για τα οποία έχει εκδοθεί το εγχειρίδιο.

8.7.3 Διαχείριση ασφάλειας

8.7.3.1 Τα Κράτη πρέπει να εκπονήσουν πρόγραμμα ασφάλειας προκειμένου να επιτύχουν ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας στη συντήρηση του αεροσκάφους.

8.7.3.2 Το αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας που πρέπει να επιτευχθεί πρέπει να καθοριστεί από τα ενδιαφερόμενα Κράτη.

Σημείωση.- Καθοδήγηση επί των προγραμμάτων ασφάλειας και του ορισμού των αποδεκτών επιπέδων ασφάλειας περιέχεται στο Συνημμένο Ε του Παραρτήματος 11και στο Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859)

8.7.3.3 Σύσταση.- Τα Κράτη θα πρέπει να απαιτούν, ως μέρος του προγράμματος ασφαλείας τους, όπως ο οργανισμός συντήρησης εφαρμόσει ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας, που είναι αποδεκτό από το Κράτος, το οποίο κατ' ελάχιστον:

α) αναγνωρίζει τους κινδύνους ασφάλειας,

β) εξασφαλίζει ότι εφαρμόζεται η διορθωτική ενέργεια που είναι αναγκαία για τη διατήρηση αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας,

γ) προβλέπει τη συνεχή παρακολούθηση και την τακτική εκτίμηση του επιτευχθέντος επιπέδου ασφάλειας, και

δ) έχει σκοπό να κάνει συνεχή βελτίωση του γενικού επιπέδου ασφάλειας.

8.7.3.4 Από την 1η Ιανουαρίου 2009, τα Κράτη πρέπει να απαιτούν, ως μέρος του προγράμματος ασφαλείας τους, όπως ο οργανισμός συντήρησης εφαρμόσει ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας, που είναι αποδεκτό από το Κράτος, το οποίο κατ' ελάχιστον:

α) αναγνωρίζει τους κινδύνους ασφάλειας,

β) εξασφαλίζει ότι εφαρμόζεται η διορθωτική ενέργεια που είναι αναγκαία για τη διατήρηση αποδεκτού επιπέδου ασφάλειας,

γ) προβλέπει τη συνεχή παρακολούθηση και την τακτική εκτίμηση του επιτευχθέντος επιπέδου ασφάλειας, και

δ) έχει σκοπό να κάνει συνεχή βελτίωση του γενικού επιπέδου ασφάλειας.

8.7.3.5 Ένα σύστημα διαχείρισης ασφάλειας πρέπει να ορίζει σαφώς τις υπευθυνότητες ασφάλειας σε όλο τον οργανισμό συντήρησης, περιλαμβάνοντας άμεση υπευθυνότητα για την ασφάλεια από την πλευρά της διεύθυνσης.

Σημείωση.– Καθοδήγηση επί των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας περιέχεται στο Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859).

8.7.4 Διαδικασίες συντήρησης και σύστημα ποιοτικού ελέγχου

8.7.4.1 Ο οργανισμός συντήρησης πρέπει να εκπονήσει διαδικασίες, αποδεκτές από το Κράτος που χορηγεί την έγκριση, οι οποίες εξασφαλίζουν καλές πρακτικές συντήρησης και συμμόρφωση με όλες τις σχετικές απαιτήσεις του παρόντος κεφαλαίου.

8.7.4.2 Ο οργανισμός συντήρησης πρέπει να εξασφαλίζει συμμόρφωση με το 8.7.4.1 είτε καθιερώνοντας ένα ανεξάρτητο σύστημα ποιοτικού ελέγχου για να παρακολουθεί τη συμμόρφωση και την επάρκεια των διαδικασιών, είτε παρέχοντας σύστημα επιθεωρήσεων για να εξασφαλίζει ότι η όλη συντήρηση εκτελείται κανονικά.

8.7.5 Ευκολίες

8.7.5.1 Οι ευκολίες και το περιβάλλον εργασίας πρέπει να είναι κατάλληλα για το επιτελούμενο έργο.

8.7.5.2 Ο οργανισμός συντήρησης πρέπει να διαθέτει τα απαραίτητα τεχνικά στοιχεία, συσκευές, εργαλεία και υλικά για την εκτέλεση της εργασίας, για την οποία έχει λάβει έγκριση.

8.7.5.3 Ευκολίες αποθήκευσης πρέπει να διατίθενται για ανταλλακτικά, εξοπλισμό, εργαλεία και υλικό. Οι συνθήκες αποθήκευσης πρέπει να είναι τέτοιες, ώστε να παρέχουν ασφάλεια και να εμποδίσουν τη φθορά και τις ζημιές του αποθηκευμένου υλικού.

8.7.6 Προσωπικό

8.7.6.1 Ο οργανισμός συντήρησης πρέπει να κατονομάσει ένα πρόσωπο ή ομάδα προσώπων, των οποίων οι ευθύνες περιλαμβάνουν εξασφάλιση ότι ο οργανισμός συντήρησης συμμορφώνεται με το 8.7, σχετικά με τις απαιτήσεις για έναν εγκεκριμένο οργανισμό συντήρησης.

8.7.6.2 Ο οργανισμός συντήρησης πρέπει να προσλάβει το αναγκαίο προσωπικό για να σχεδιάζει, εκτελεί, επιβλέπει, επιθεωρεί και αποδεσμεύει την εργασία που πρόκειται να εκτελεσθεί.

8.7.6.3 Η ικανότητα του προσωπικού συντήρησης πρέπει να αποδειχθεί, σύμφωνα με μια διαδικασία και σε επίπεδο αποδεκτό από το Κράτος που χορηγεί την έγκριση. Το πρόσωπο που υπογράφει τεχνική αποδέσμευση πρέπει να έχει προσόντα σύμφωνα με το Παράρτημα 1.

8.7.6.4 Ο οργανισμός συντήρησης πρέπει να εξασφαλίζει ότι όλο το προσωπικό συντήρησης λαμβάνει αρχική και συνεχιζόμενη εκπαίδευση κατάλληλη για το ανατιθέμενο έργο και ευθύνες. Το πρόγραμμα εκπαίδευσης, που εκπονείται από τον οργανισμό συντήρησης, πρέπει να περιλαμβάνει εκπαίδευση στις γνώσεις και δεξιότητες που σχετίζονται με την ανθρώπινη επίδοση, που περιλαμβάνει συντονισμό με άλλο προσωπικό συντήρησης και το πλήρωμα διακυβέρνησης.

Σημείωση.– Καθοδηγητική ύλη για το σχεδιασμό προγραμμάτων εκπαίδευσης για την ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων στις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

8.7.7 Αρχεία

8.7.7.1 Ο οργανισμός συντήρησης πρέπει να τηρεί λεπτομερή αρχεία συντήρησης, για να δείξει ότι όλες οι απαιτήσεις για την υπογραφή τεχνικής αποδέσμευσης έχουν καλυφθεί.

8.7.7.2 Τα αρχεία, που απαιτούνται από το 8.7.7.1, πρέπει να τηρούνται για ελάχιστη περίοδο ενός έτους μετά την υπογραφή της τεχνικής αποδέσμευσης.

8.8 Τεχνική αποδέσμευση

8.8.1 Η τεχνική αποδέσμευση πρέπει να συμπληρώνεται και υπογράφεται, για να βεβαιωθεί ότι η εκτελεσθείσα εργασία συντήρησης έχει ολοκληρωθεί ικανοποιητικά και σύμφωνα με τα εγκεκριμένα στοιχεία και τις διαδικασίες, που περιγράφονται στο εγχειρίδιο διαδικασιών του οργανισμού συντήρησης.

8.8.2 Η τεχνική αποδέσμευση πρέπει να περιέχει πιστοποίηση που περιλαμβάνει:

α) βασικές λεπτομέρειες της εκτελεσθείσας συντήρησης που περιλαμβάνει λεπτομερή αναφορά των εγκεκριμένων στοιχείων που χρησιμοποιήθηκαν,

β) την ημερομηνία ολοκλήρωσης της συντήρησης,

γ) όπου έχει εφαρμογή, την ταυτότητα του εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης, και

δ) την ταυτότητα του προσώπου ή των προσώπων που υπέγραψαν την τεχνική αποδέσμευση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΠΛΗΡΩΜΑ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

9.1 Σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης

9.1.1 Ο αριθμός και η σύνθεση του πληρώματος διακυβέρνησης δεν πρέπει να είναι μικρότερος από εκείνον που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης. Τα πληρώματα διακυβέρνησης πρέπει να περιλαμβάνουν μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, επιπλέον των ελάχιστων αριθμών που καθορίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης ή άλλα έγγραφα, που συνδέονται με το πιστοποιητικό πτητικής ικανότητας, όταν απαιτείται από μελέτες σχετικές με τον τύπο του αεροπλάνου που χρησιμοποιείται, τον τύπο της σχετικής πτητικής

λειτουργίας και τη διάρκεια της πτήσης μεταξύ σημείων, όπου αλλάζουν τα πληρώματα διακυβέρνησης.

9.1.2 Χειριστής ραδιοτηλεφώνου

Το πλήρωμα διακυβέρνησης πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα μέλος που κατέχει πτυχίο εν ισχύ, που εκδόθηκε ή τέθηκε σε ισχύ από το Κράτος Νηολόγησης, που εξουσιοδοτεί τη λειτουργία του τύπου του εξοπλισμού ραδιοεκπομπών, που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί.

9.1.3 Ιπτάμενος μηχανικός

Όταν στη σχεδίαση του αεροπλάνου έχει περιληφθεί χωριστή θέση ιπταμένου μηχανικού, το πλήρωμα διακυβέρνησης πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον έναν ιπτάμενο μηχανικό, που του έχει ανατεθεί ειδικά αυτή η θέση, εκτός εάν τα καθήκοντα, που συνδέονται με τη θέση αυτή, μπορούν να εκτελεσθούν ικανοποιητικά από ένα άλλο μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης, το οποίο κατέχει πτυχίο ιπταμένου μηχανικού, χωρίς παρεμβολή στα κανονικά του καθήκοντα.

9.1.4 Αεροναυτίλος

Το πλήρωμα διακυβέρνησης πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον ένα μέλος που κατέχει πτυχίο αεροναυτίλου σε όλες τις πτητικές λειτουργίες όπου, όπως αποφασίζεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα, η ναυτιλία, που είναι απαραίτητη για την ασφαλή διεξαγωγή της πτήσης, δεν μπορεί να ολοκληρωθεί επαρκώς υπό των χειριστών από τις θέσεις τους.

9.2 Καθήκοντα έκτακτης ανάγκης μέλους πληρώματος διακυβέρνησης

Ο αερομεταφορέας πρέπει, για κάθε τύπο αεροπλάνου, να αναθέσει σε όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης τις αναγκαίες λειτουργίες, που πρόκειται να εκτελέσουν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή σε κατάσταση που απαιτεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης. Η ετήσια εκπαίδευση στην εκτέλεση αυτών των λειτουργιών πρέπει να περιέχεται στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα του αερομεταφορέα και πρέπει να περιλαμβάνει διδασκαλία στη χρήση όλου του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και διάσωσης, που απαιτείται να φέρεται, καθώς και ασκήσεις για την εκκένωση έκτακτης ανάγκης του αεροπλάνου.

9.3 Εκπαιδευτικά προγράμματα μέλους πληρώματος διακυβέρνησης

9.3.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει και τηρεί εκπαιδευτικό πρόγραμμα εδάφους και πτήσεων, εγκεκριμένο από το Κράτος του Αερομεταφορέα, το οποίο εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης είναι επαρκώς εκπαιδευμένα για να εκτελούν τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί. Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα πρέπει να:

α) περιλαμβάνει ευκολίες εκπαίδευσης στο έδαφος και την πτήση καθώς και εκπαιδευτές με κατάλληλα προσόντα, όπως καθορίζονται από το Κράτος του Αερομεταφορέα,

β) αποτελείται από εκπαίδευση στο έδαφος και την πτήση στον τύπο(ους) του αεροπλάνου, στο οποίο υπηρετεί το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης,

γ) περιλαμβάνει κατάλληλο συντονισμό του πληρώματος διακυβέρνησης και εκπαίδευση σε όλους τους τύπους καταστάσεων ή διαδικασιών έκτακτης ανάγκης ή ανώμαλων καταστάσεων, που προκαλούνται από τα συστήματα ισχύος, το σκάφος ή δυσλειτουργίες των συστημάτων, πυρκαγιά ή άλλες ανωμαλίες,

δ) περιλαμβάνει εκπαίδευση στις γνώσεις και δεξιότητες που σχετίζονται με διαδικασίες πτήσεως εξ όψεως ή ενόργανης πτήσεως για την προτιθέμενη περιοχή πτητικής λειτουργίας, τις ανθρώπινες επιδόσεις που περιλαμβάνουν διαχείριση απειλής και σφάλματος καθώς και στη μεταφορά επικίνδυνων υλικών,

ε) εξασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης γνωρίζουν τις λειτουργίες, για τις οποίες είναι υπεύθυνα και τη σχέση αυτών των λειτουργιών με τις λειτουργίες άλλων μελών του πληρώματος, ιδιαιτέρως σε σχέση με διαδικασίες ανώμαλων καταστάσεων ή έκτακτης ανάγκης, και

στ) γίνεται σε περιοδική επαναληπτική βάση, όπως καθορίζεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα, και πρέπει να περιλαμβάνει εκτίμηση της ικανότητας.

Σημείωση 1.- Η παράγραφος 4.2.4 απαγορεύει την προσομοίωση κατά την πτήση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης ή ανώμαλων καταστάσεων, όταν μεταφέρονται επιβάτες ή φορτίο.

Σημείωση 2.- Η εκπαίδευση πτήσεως μπορεί, στην έκταση που κρίνεται κατάλληλο από το Κράτος του Αερομεταφορέα, να γίνεται σε εκπαιδευτικές συσκευές συνθετικής πτήσεως αεροπλάνου εγκεκριμένες από το Κράτος για το σκοπό αυτό.

Σημείωση 3.- Η έκταση της περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης, που απαιτείται από τα 9.2 και 9.3, μπορεί να ποικίλει και δεν είναι ανάγκη να είναι τόσο εκτεταμένη όσο η αρχική εκπαίδευση, που γίνεται σε συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου.

Σημείωση 4.- Η χρήση μαθημάτων δι' αλληλογραφίας και γραπτών εξετάσεων καθώς επίσης και άλλων μέσων μπορεί, στην έκταση που κρίνεται εφικτή από το Κράτος του Αερομεταφορέα, να χρησιμοποιηθεί για την κάλυψη των απαιτήσεων περιοδικής εκπαίδευσης στο έδαφος.

Σημείωση 5.- Διατάξεις για εκπαίδευση στη μεταφορά επικινδύνων υλικών περιέχονται στο Παράρτημα 18.

Σημείωση 6.- Καθοδηγητική ύλη για τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την απόκτηση γνώσεων και δεξιοτήτων στις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

Σημείωση 7.- Πληροφορίες, για χειριστές και προσωπικό επιχειρήσεων πτήσεων, επί των παραμέτρων της διαδικασίας πτήσεως και των επιχειρησιακών διαδικασιών, περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος I. Κριτήρια για την κατασκευή διαδικασιών πτήσεως εξ όψεως και ενόργανης πτήσεως περιέχονται στο PANS-OPS, Τόμος II. Τα κριτήρια και οι διαδικασίες αποφυγής εμποδίων, που χρησιμοποιούνται σε ορισμένα Κράτη, μπορεί να διαφέρουν από τα PANS-OPS, και η γνώση αυτών των διαφορών είναι σημαντική για λόγους ασφαλείας.

Σημείωση 8.- Καθοδηγητική ύλη σχετικά με τη σχεδίαση εκπαιδευτικών προγραμμάτων πληρώματος διακυβέρνησης μπορεί να αναζητηθεί στο Preparation of an Operations Manual (Doc 9376).

Σημείωση 9.- Καθοδηγητική ύλη σχετικά με τα διαφορετικά μέσα που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της ικανότητας μπορεί να αναζητηθεί στο Συνημμένο του Κεφαλαίου 2 του Procedures for Air Navigation Services - Training (PANS-TRG, Doc 9868).

9.3.2 Η απαίτηση περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης πτήσεως σε συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου πρέπει να θεωρείται ότι καλύπτεται από:

α) τη χρήση, στην έκταση που κρίνεται εφικτή από το Κράτος του Αερομεταφορέα, εκπαιδευτικών συσκευών συνθετικής πτήσης αεροπλάνου εγκεκριμένων από το Κράτος για το σκοπό αυτό, ή

β) την ολοκλήρωση, εντός της κατάλληλης περιόδου, του ελέγχου επάρκειας, που απαιτείται από το 9.4.4 σε αυτόν τον τύπο αεροπλάνου.

9.4 Προσόντα

Σημείωση.- Βλέπε το Manual of Procedures for the Establishment of a State's Personnel Licensing System (Doc 9379) για καθοδήγηση γενικής φύσεως σχετικά με προσόντα κοινού πληρώματος, πτήση σε μικτό στόλο και κοινή πίστωση.

9.4.1 Πρόσφατη πείρα - κυβερνήτης και συγκυβερνήτης

9.4.1.1 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να αναθέτει σε κυβερνήτη ή συγκυβερνήτη να λειτουργεί τα χειριστήρια ελέγχου τύπου ή παραλλαγής τύπου αεροπλάνου κατά την απογείωση και προσγείωση εκτός εάν ο χειριστής αυτός έχει λειτουργήσει τα χειριστήρια ελέγχου τουλάχιστον κατά τη διάρκεια τριών απογειώσεων και προσγειώσεων εντός των προηγούμενων 90 ημερών στον ίδιο τύπο αεροπλάνου ή σε προσομοιωτή πτήσεως εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό.

9.4.1.2 Όταν ένας κυβερνήτης ή συγκυβερνήτης πετάει με περισσότερες παραλλαγές του ιδίου τύπου αεροπλάνου ή διαφορετικών τύπων αεροπλάνων με όμοια χαρακτηριστικά, από την άποψη των διαδικασιών λειτουργίας, συστημάτων και χειρισμού, το Κράτος πρέπει να αποφασίσει υπό ποίες συνθήκες οι απαιτήσεις του 9.4.1.1, για κάθε παραλλαγή ή κάθε τύπο αεροπλάνου, μπορεί να συνδυαστούν.

9.4.2 Πρόσφατη πείρα - χειριστής αντικαταστάτης πτήσης

9.4.2.1 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να αναθέτει σε χειριστή να ενεργεί υπό την ιδιότητα του χειριστή αντικαταστάτη πτήσης σε τύπο ή παραλλαγή τύπου αεροπλάνου, εκτός εάν, εντός των προηγούμενων 90 ημερών, ο χειριστής αυτός έχει είτε:

α) λειτουργήσει ως κυβερνήτης, συγκυβερνήτης ή χειριστής αντικαταστάτης πτήσης στον ίδιο τύπο αεροπλάνου, ή

β) ολοκλήρωσε επαναληπτική εκπαίδευση δεξιότητας πτήσεως που περιλαμβάνει κανονικές, μη κανονικές και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης συγκεκριμένες για την πτήση πλεύσης στον ίδιο τύπο αεροπλάνου ή σε εξομοιωτή πτήσεως εγκεκριμένο για το σκοπό αυτό, και έχει κάνει εξάσκηση στις διαδικασίες προσέγγισης και προσγείωσης, όπου την εξάσκηση στη διαδικασία προσέγγισης και προσγείωσης μπορεί να την εκτελέσει ως χειριστής που δεν πετάει το αεροπλάνο.

9.4.2.2 Όταν ένας χειριστής αντικαταστάτης πτήσης πετάει με περισσότερες παραλλαγές του ιδίου τύπου αεροπλάνου ή διαφορετικών τύπων αεροπλάνων με όμοια χαρακτηριστικά, από την άποψη των διαδικασιών λειτουργίας, συστημάτων και χειρισμού, το Κράτος πρέπει να αποφασίσει υπό ποίες συνθήκες οι απαιτήσεις του 9.4.2.1, για κάθε παραλλαγή ή κάθε τύπο αεροπλάνου, μπορεί να συνδυαστούν.

9.4.3 Προσόντα κυβερνήτη για περιοχή, διαδρομή και αεροδρόμιο

9.4.3.1 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να χρησιμοποιεί χειριστή ως κυβερνήτη αεροπλάνου σε διαδρομή ή τμήμα διαδρομής για το οποίο ο χειριστής αυτός δεν έχει πρόσφατα αξιολογηθεί, μέχρις ότου ο χειριστής έχει συμμορφωθεί με τα 9.4.3.2 και 9.4.3.3.

9.4.3.2 Κάθε τέτοιος χειριστής πρέπει να επιδείξει στον αερομεταφορέα επαρκείς γνώσεις από:

α) τη διαδρομή που θα πετάξει και τα αεροδρόμια που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν. Αυτό πρέπει να περιλαμβάνει γνώσεις των:

1) εδάφους και ελαχίστων υψών ασφαλείας,

2) εποχικών μετεωρολογικών συνθηκών,

3) ευκολιών μετεωρολογίας, επικοινωνίας και εναερίου κυκλοφορίας, υπηρεσιών και διαδικασιών,

4) διαδικασιών έρευνας και διάσωσης, και

5) των ναυτιλιακών ευκολιών και διαδικασιών, που περιλαμβάνουν τις διαδικασίες ναυτιλίας μεγάλων αποστάσεων, που συνδέονται με τη διαδρομή κατά μήκος της οποίας πρόκειται να λάβει χώρα η πτήση, και

β) διαδικασίες που εφαρμόζονται σε ίχνη πτήσεως πάνω από πυκνοκατοικημένες περιοχές και περιοχές υψηλής πυκνότητας εναέριας κυκλοφορίας, εμπόδια, φυσικό περιβάλλον, φωτισμό, βοηθήματα προσέγγισης και διαδικασίες άφιξης, κράτησης και ενόργανης προσέγγισης, καθώς και ισχύοντα επιχειρησιακά ελάχιστα.

Σημείωση.- Το μέρος εκείνο της επίδειξης σε σχέση με τις διαδικασίες άφιξης, αναχώρησης, κράτησης και ενόργανης προσέγγισης μπορεί να εκτελεσθεί σε κατάλληλη εκπαιδευτική συσκευή, που είναι επαρκής για το σκοπό αυτό.

9.4.3.3 Ο κυβερνήτης πρέπει να έχει εκτελέσει μια πραγματική προσέγγιση σε κάθε αεροδρόμιο προσγείωσης επί της διαδρομής, συνοδευόμενος από χειριστή που έχει τα προσόντα για το αεροδρόμιο, ως μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης ή ως παρατηρητής στο πιλοτήριο, εκτός εάν:

α) η προσέγγιση στο αεροδρόμιο δεν είναι πάνω από δύσκολο έδαφος και οι διαδικασίες ενόργανης προσέγγισης και τα βοηθήματα, που διατίθενται, είναι παρόμοια με εκείνα με τα οποία ο χειριστής είναι εξοικειωμένος, και ένα περιθώριο που εγκρίνεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα προστίθεται στα κανονικά επιχειρησιακά ελάχιστα, ή υπάρχει λογική βεβαιότητα ότι η προσέγγιση και προσγείωση μπορούν να εκτελεσθούν σε μετεωρολογικές συνθήκες όψεως, ή

β) η κάθοδος από το αρχικό ύψος πτήσεως μπορεί να πραγματοποιηθεί κατά την ημέρα σε μετεωρολογικές συνθήκες όψεως, ή

γ) ο αερομεταφορέας παρέχει τα προσόντα στον κυβερνήτη να προσγειωθεί στο υπόψη αεροδρόμιο με τη χρήση επαρκούς εικονογραφημένης παρουσίασης, ή

δ) το υπόψη αεροδρόμιο είναι γειτονικό με άλλο αεροδρόμιο, στο οποίο ο κυβερνήτης έχει γενικώς τα προσόντα να προσγειωθεί.

9.4.3.4 Ο αερομεταφορέας πρέπει να τηρεί αρχείο, επαρκές για να ικανοποιεί το Κράτος του Αερομεταφορέα για τα προσόντα του χειριστή και του τρόπου με τον οποίο έχουν αποκτηθεί τα προσόντα.

9.4.3.5 Ο αερομεταφορέας δεν πρέπει να συνεχίσει να χρησιμοποιεί ένα χειριστή ως κυβερνήτη σε διαδρομή ή εντός περιοχής που προσδιορίζεται από τον αερομετα-

φορέα και έχει εγκριθεί από το Κράτος του Αερομεταφορέα, εκτός εάν, εντός των προηγούμενων 12 μηνών, ο χειριστής αυτός έχει πραγματοποιήσει τουλάχιστον ένα ταξίδι ως χειριστής μέλος πληρώματος διακυβέρνησης, ή ως εξεταστής χειριστής, ή ως παρατηρητής στο διαμέρισμα του πληρώματος διακυβέρνησης:

α) εντός εκείνης της προσδιορισμένης περιοχής, και

β) εάν αρμόζει, σε οποιαδήποτε διαδρομή όπου οι διαδικασίες, που συνδέονται με εκείνη τη διαδρομή ή με οποιοδήποτε αεροδρόμιο που υπάρχει πρόθεση να χρησιμοποιηθεί για απογείωση ή προσγείωση, απαιτούν την εφαρμογή ειδικών δεξιοτήτων ή γνώσεων.

9.4.3.6 Στην περίπτωση που έχουν περάσει πάνω από 12 μήνες, κατά τους οποίους ένας κυβερνήτης δεν έχει εκτελέσει τέτοιο ταξίδι σε εγγύτατη διαδρομή και πάνω από παρόμοιο έδαφος, εντός τέτοιας καθορισμένης περιοχής, διαδρομής ή αεροδρομίου και δεν έχει εξασκηθεί σε τέτοιες διαδικασίες σε εκπαιδευτική συσκευή, η οποία είναι επαρκής για το σκοπό αυτό, πριν να υπηρετήσει πάλι ως κυβερνήτης εντός εκείνης της περιοχής ή επί εκείνης της διαδρομής, ο χειριστής αυτός πρέπει να επανακτήσει τα προσόντα σύμφωνα με τα 9.4.3.2 και 9.4.3.3.

9.4.4 Έλεγχοι επάρκειας χειριστών

9.4.4.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η τεχνική πτήσεως και η ικανότητα εκτέλεσης διαδικασιών έκτακτης ανάγκης ελέγχεται κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να επιδεικνύεται η ικανότητα των χειριστών. Όπου η πτητική λειτουργία μπορεί να διεξάγεται υπό κανόνες πτήσεως δι' οργάνων, ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι η ικανότητα του χειριστή να συμμορφώνεται με τους κανόνες αυτούς επιδεικνύεται είτε σε χειριστή εξεταστή του αερομεταφορέα είτε σε αντιπρόσωπο του Κράτους του Αερομεταφορέα. Οι έλεγχοι αυτοί πρέπει να εκτελούνται δύο φορές το χρόνο. Κάθε δύο τέτοιοι έλεγχοι, που είναι όμοιοι και οι οποίοι συμβαίνουν εντός περιόδου τεσσάρων συνεχών μηνών, δεν πρέπει να ικανοποιούν από μόνοι τους την απαίτηση αυτή.

Σημείωση 1.- Εκπαιδευτικές συσκευές εξομοίωσης πτήσεως εγκεκριμένες από το Κράτος του Αερομεταφορέα μπορεί να χρησιμοποιηθούν για εκείνα τα μέρη των ελέγχων για τα οποία έχουν ειδικά εγκριθεί.

Σημείωση 2.- Βλέπε το ICAO Manual of criteria for the Qualification of Flight Simulators(Doc 9625).

9.4.4.2 Όταν ο αερομεταφορέας προγραμματίζει πλήρωμα διακυβέρνησης σε περισσότερες παραλλαγές του ιδίου τύπου αεροπλάνου ή διαφορετικών τύπων αεροπλάνων με όμοια χαρακτηριστικά, από την άποψη των διαδικασιών λειτουργίας, συστημάτων και χειρισμού, το Κράτος πρέπει να αποφασίσει υπό ποίες συνθήκες οι απαιτήσεις του 9.4.4.1, για κάθε παραλλαγή ή κάθε τύπο αεροπλάνου, μπορεί να συνδυαστούν.

9.4.5 Πτητικές λειτουργίες με ένα μόνο χειριστή υπό Κανόνες Πτήσεως δι' Οργάνων (IFR) ή κατά τη νύχτα

9.4.5.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να προσδιορίζει τις απαιτήσεις πείρας, πρόσφατης ενημέρωσης και εκπαίδευσης, που έχουν εφαρμογή στις πτητικές λειτουργίες με ένα μόνο χειριστή, που πρόκειται να εκτελεσθούν υπό κανόνες IFR ή κατά τη νύχτα.

9.4.5.2 Σύσταση.- Ο κυβερνήτης θα πρέπει θα πρέπει:

α) για πτητικές λειτουργίες υπό κανόνες IFR ή κατά τη νύχτα, να έχει συγκεντρώσει τουλάχιστον 50 ώρες χρόνου πτήσεως στην κατηγορία του αεροπλάνου, από τις οποίες τουλάχιστον 10 ώρες πρέπει να είναι ως κυβερνήτης,

β) για πτητικές λειτουργίες υπό κανόνες IFR, να έχει συγκεντρώσει τουλάχιστον 25 ώρες χρόνου πτήσεως υπό IFR στην κατηγορία του αεροπλάνου, οι οποίες μπορεί να αποτελούν μέρος του χρόνου πτήσεως των 50 ωρών στην υποπαράγραφο α),

γ) για πτητικές λειτουργίες κατά τη νύχτα, να έχει συγκεντρώσει τουλάχιστον 15 ώρες χρόνου πτήσεως κατά τη νύχτα, οι οποίες μπορεί να αποτελούν μέρος του χρόνου πτήσεως των 50 ωρών της υποπαραγράφου α),

δ) για πτητικές λειτουργίες υπό κανόνες IFR, να έχει αποκτήσει πρόσφατη πείρα ως χειριστής εμπλεγμένος σε πτητική λειτουργία με ένα μόνο χειριστή υπό κανόνες IFR για:

i) τουλάχιστον πέντε πτήσεις IFR, που περιλαμβάνουν τρεις ενόργανες προσεγγίσεις που εκτελέστηκαν κατά τη διάρκεια των προηγουμένων 90 ημερών στην κατηγορία του αεροπλάνου σε ρόλο ενός μόνο χειριστή, ή

ii) εξέταση ενόργανης προσέγγισης IFR που εκτελέσθηκε σε τέτοιο αεροπλάνο κατά τη διάρκεια των προηγουμένων 90 ημερών.

ε) για πτητικές λειτουργίες κατά τη νύχτα, να έχει πραγματοποιήσει τουλάχιστον τρεις απογειώσεις και προσγειώσεις κατά τη νύχτα στην κατηγορία του αεροπλάνου σε ρόλο ενός μόνο χειριστή στις προηγούμενες 90 ημέρες, και

στ) έχει περατώσει επιτυχώς εκπαιδευτικά προγράμματα που περιλαμβάνουν, επιπλέον των απαιτήσεων του 9.3, ενημέρωση επιβατών σε σχέση με εκκένωση έκτακτης ανάγκης, χειρισμό αυτόματου πιλότου και με τη χρήση απλουστευμένης τεκμηρίωσης κατά την πτήση.

9.4.5.3 Η αρχική και η περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση πτήσης καθώς και οι έλεγχοι επάρκειας, που απαιτούνται στα 9.3.1 και 9.4.4, πρέπει να εκτελούνται από τον κυβερνήτη σε ρόλο ενός μόνο χειριστή στην κατηγορία του αεροπλάνου σε ένα περιβάλλον αντιπροσωπευτικό της πτητικής λειτουργίας.

9.5 Εξοπλισμός πληρώματος διακυβέρνησης

Μέλος πληρώματος διακυβέρνησης, που αξιολογείται ως κατάλληλο να ασκεί τα προνόμια πτυχίου υπό τον όρο ότι θα χρησιμοποιεί κατάλληλους διορθωτικούς φακούς, πρέπει να έχει ένα εφεδρικό ζεύγος διορθωτικών φακών άμεσα διαθέσιμο, όταν ασκεί τα δικαιώματα αυτά.

9.6 Χρόνος πτήσης, περίοδοι πτητικής απασχόλησης και περίοδοι ανάπαυσης

Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να καθιερώσει κανονισμούς, που θα προσδιορίζουν τους περιορισμούς που εφαρμόζονται στον χρόνο πτήσεως και τις περιόδους πτητικής απασχόλησης για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης. Οι κανονισμοί αυτοί πρέπει επίσης να προβλέπουν επαρκείς περιόδους ανάπαυσης και πρέπει να είναι τέτοιοι, ώστε να εξασφαλίζουν ότι η κόπωση, που συμβαίνει είτε σε μια πτήση είτε σε διαδοχικές πτήσεις είτε συσσωρεύεται για μια χρονική

περίοδο λόγω αυτών και άλλων καθηκόντων, δεν θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την καθιέρωση περιορισμών παρέχεται στο Συνημμένο Α.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

10.1 Όταν το Κράτος του Αερομεταφορέα απαιτεί όπως ο επιμελητής πτήσεων, όταν προσλαμβάνεται σε σχέση με εγκεκριμένη μέθοδο ελέγχου και επίβλεψης πτητικών λειτουργιών, έχει πτυχίο, αυτός ο επιμελητής πτήσεων πρέπει να αδειοδοτείται σύμφωνα με τις διατάξεις του Παραρτήματος 1.

10.2 Κατά την αποδοχή των αποδεικτικών στοιχείων των προσόντων, εκτός από τη δυνατότητα κατοχής πτυχίου επιμελητή πτήσεων, το Κράτος του Αερομεταφορέα, σύμφωνα με την εγκεκριμένη μέθοδο ελέγχου και επιτήρησης των πτητικών λειτουργιών, πρέπει να απαιτεί κατ' ελάχιστον ότι αυτά τα πρόσωπα πληρούν τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Παράρτημα 1 για το πτυχίο των επιμελητών πτήσεων.

10.3 Στον επιμελητή πτήσεων δεν πρέπει να ανατίθενται καθήκοντα, εκτός εάν αυτό το πρόσωπο έχει:

α) ολοκληρώσει ικανοποιητικά μια εκπαιδευτική σειρά μαθημάτων του συγκεκριμένου αερομεταφορέα που καλύπτει όλα τα ειδικά στοιχεία της εγκεκριμένης του μεθόδου ελέγχου και επίβλεψης των πτητικών λειτουργιών που καθορίζονται στο 4.2.1.4,

Σημείωση.- Καθοδήγηση για τη σύνθεση τέτοιου εκπαιδευτικού προγράμματος μαθημάτων παρέχεται στο Training Manual (Doc 7192), Μέρος Δ-3 -Flight Operations Officers/ Flight Dispatchers.

β) εκτελέσει, εντός των προηγούμενων 12 μηνών, τουλάχιστον μια πτήση αξιολόγησης μιας κατεύθυνσης, στο διαμέρισμα του πληρώματος διακυβέρνησης αεροπλάνου, πάνω από οποιαδήποτε περιοχή για την οποία το άτομο αυτό είναι εξουσιοδοτημένο να ασκεί επίβλεψη πτήσεων. Η πτήση πρέπει να περιλαμβάνει προσγειώσεις σε τόσα αεροδρόμια όσα είναι πρακτικώς δυνατόν,

Σημείωση.- Για το σκοπό της πτήσης αξιολόγησης, ο επιμελητής πτήσης πρέπει να είναι ικανός να παρακολουθεί το σύστημα ενδοσυνεννόησης του πληρώματος διακυβέρνησης και τις ραδιοεπικοινωνίες, και να είναι ικανός να παρακολουθεί τις ενέργειες του πληρώματος διακυβέρνησης.

γ) επιδείξει στον αερομεταφορέα γνώσεις:

1) των περιεχομένων του εγχειριδίου πτητικής εκμετάλλευσης, που περιγράφεται στο Προσάρτημα 2,

2) του ραδιοεξοπλισμού των χρησιμοποιούμενων αεροπλάνων, και

3) του ναυτιλιακού εξοπλισμού των χρησιμοποιούμενων αεροπλάνων,

δ) επιδείξει στον αερομεταφορέα γνώσεις των ακόλουθων λεπτομερειών που αφορούν πτητικές λειτουργίες, για τις οποίες ο επιμελητής είναι υπεύθυνος και τις περιοχές στις οποίες το άτομο αυτό είναι εξουσιοδοτημένο να ασκεί επίβλεψη πτήσεων:

1) των εποχικών μετεωρολογικών συνθηκών και των πηγών μετεωρολογικών πληροφοριών,

2) των επιπτώσεων των μετεωρολογικών συνθηκών στη λήψη ασυρμάτου στα χρησιμοποιούμενα αεροπλάνα,

3) των ιδιομορφιών και περιορισμών κάθε συστήματος ναυτιλίας, που χρησιμοποιείται από την πτητική λειτουργία, και

4) των οδηγιών φόρτωσης του αεροπλάνου,

ε) επιδείξει στον αερομεταφορέα γνώσεις και δεξιότητες ως προς τις ανθρώπινες επιδόσεις που είναι σχετικές με τα καθήκοντα επιμελητείας, και

στ) επιδείξει στον αερομεταφορέα την ικανότητα να εκτελεί τα καθήκοντα που καθορίζονται στο 4.6.

10.4 Σύσταση.- Ο επιμελητής πτήσεων, που του έχουν ανατεθεί καθήκοντα, θα πρέπει να διατηρεί πλήρη εξοικείωση με τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της πτητικής λειτουργίας, που έχουν σχέση με τα καθήκοντα αυτά, και περιλαμβάνουν γνώσεις και δεξιότητες, που σχετίζονται με τις ανθρώπινες επιδόσεις.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για σχεδιασμό εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

10.5 Σύσταση.- Στον επιμελητή πτήσεων δεν θα πρέπει να ανατίθενται καθήκοντα μετά 12 συνεχείς μήνες απουσίας από τέτοια καθήκοντα, εκτός εάν καλύπτονται οι διατάξεις του 10.2.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΑ, ΜΗΤΡΩΑ ΚΑΙ ΑΡΧΕΙΑ

Σημείωση.- Τα ακόλουθα επιπρόσθετα εγχειρίδια, ημερολόγια και αρχεία σχετίζονται με το παρόν Παράρτημα αλλά δεν περιλαμβάνονται στο παρόν Κεφάλαιο:

Αρχεία καυσίμου και λαδιού - βλέπε 4.2.9
Αρχεία συντήρησης - βλέπε 8.4
Αρχεία χρόνου πτήσεως - βλέπε 4.2.10.3
Έντυπα προετοιμασίας πτήσεως - βλέπε 4.3
Επιχειρησιακό σχέδιο πτήσης - βλέπε 4.3.3.1
Αρχεία προσόντων κυβερνήτη για διαδρομή και αεροδρόμιο - βλέπε 9.4.3.4

11.1 Εγχειρίδιο πτήσης

Σημείωση.- Το εγχειρίδιο πτήσης περιέχει τις πληροφορίες που καθορίζονται στο Παράρτημα 8.

Το εγχειρίδιο πτήσης πρέπει να ενημερώνεται με την εφαρμογή αλλαγών, που έγιναν υποχρεωτικές από το Κράτος Νηολόγησης.

11.2 Εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης αερομεταφορέα

Το εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης του αερομεταφορέα, που παρέχεται σύμφωνα με το 8.2, το οποίο μπορεί να εκδίδεται σε χωριστά μέρη, πρέπει να περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) περιγραφή των διαδικασιών που απαιτούνται από το 8.1.1, που περιλαμβάνει, όταν έχει εφαρμογή:

1) περιγραφή των διοικητικών διευθετήσεων μεταξύ του αερομεταφορέα και του εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης,

2) περιγραφή των διαδικασιών συντήρησης και των διαδικασιών για τη συμπλήρωση και υπογραφή τεχνικής αποδέσμευσης, όταν η συντήρηση βασίζεται σε σύστημα διαφορετικό από εκείνο ενός εγκεκριμένου οργανισμού συντήρησης,

β) ονόματα και καθήκοντα του προσώπου ή των προσώπων που απαιτούνται από το 8.1.4,

γ) αναφορά στο πρόγραμμα συντήρησης που απαιτείται από το 8.3.1,

δ) περιγραφή των μεθόδων που χρησιμοποιούνται για τη συμπλήρωση και τήρηση των αρχείων συντήρησης του αερομεταφορέα που απαιτούνται από το 8.4,

ε) περιγραφή των διαδικασιών για παρακολούθηση, εκτίμηση και αναφορά της εμπειρίας συντήρησης και της επιχειρησιακής εμπειρίας που απαιτείται από το 8.5.1,

στ) περιγραφή των διαδικασιών για συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αναφοράς πληροφοριών εξυπηρέτησης του Παραρτήματος 8, Μέρος II, 4.3.5 και 4.3.8,

ζ) περιγραφή των διαδικασιών για την εκτίμηση πληροφοριών συνεχούς πτητικής ικανότητας και την εφαρμογή τυχόν επακόλουθων ενεργειών, όπως απαιτείται από το 8.5.2,

η) περιγραφή των διαδικασιών για την υλοποίηση ενεργειών, που προέρχονται από πληροφορίες υποχρεωτικής συνεχούς πτητικής ικανότητας,

θ) περιγραφή καθιέρωσης και διατήρησης συστήματος ανάλυσης και συνεχούς παρακολούθησης των επιδόσεων και επάρκειας του προγράμματος συντήρησης, προκειμένου να διορθωθούν τυχόν αδυναμίες στο πρόγραμμα αυτό,

ι) περιγραφή τύπων και μοντέλων αεροσκαφών, στα οποία έχει εφαρμογή το εγχειρίδιο,

ια) περιγραφή των διαδικασιών για την επιβεβαίωση ότι οι βλάβες που επηρεάζουν την πτητική ικανότητα καταγράφονται και διορθώνονται, και

ιβ) περιγραφή των διαδικασιών για την ενημέρωση του Κράτους Νηολόγησης για σοβαρά συμβάντα εντός της υπηρεσίας.

11.3 Πρόγραμμα συντήρησης

11.3.1 Το πρόγραμμα συντήρησης για κάθε αεροπλάνο, όπως απαιτείται από το 8.3, πρέπει να περιέχει τις ακόλουθες πληροφορίες:

α) εργασίες συντήρησης και τα διαστήματα κατά τα οποία θα πρέπει να εκτελούνται, λαμβάνοντας υπόψη την προβλεπόμενη χρησιμοποίηση του αεροπλάνου,

β) όταν έχει εφαρμογή, το συνεχές πρόγραμμα δομικής ακεραιότητας,

γ) διαδικασίες για αλλαγές ή αποκλίσεις από τα α) και β) ανωτέρω, και

δ) όταν έχει εφαρμογή, περιγραφές παρακολούθησης της κατάστασης και προγράμματος αξιοπιστίας για τα συστήματα αεροσκαφών, παρελκόμενα και συστήματα ισχύος.

11.3.2 Οι εργασίες συντήρησης και τα διαστήματα, που έχουν καθορισθεί ως υποχρεωτικά για την έγκριση του σχεδιασμού τύπου, πρέπει να αναγνωρίζονται ως τέτοια.

11.3.3 Σύσταση.- Το πρόγραμμα συντήρησης θα πρέπει να βασίζεται σε πληροφορίες του προγράμματος συντήρησης, που διατίθεται από το Κράτος Σχεδιασμού ή από τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη σχεδίαση του τύπου, και οποιαδήποτε άλλη διαθέσιμη εμπειρία.

11.4 Ημερολόγιο καταγραφής πτήσεως

11.4.1 Σύσταση.- Το ημερολόγιο καταγραφής πτήσεως του αεροπλάνου θα πρέπει να περιέχει τα ακόλουθα μέρη και τους αντίστοιχους λατινικούς αριθμούς:

I - Εθνικότητα και νηολόγηση του αεροπλάνου.
II - Ημερομηνία.
III - Ονόματα των μελών του πληρώματος.
IV - Καθήκοντα που ανατέθηκαν στα μέλη του πληρώματος.
V - Τόπος αναχώρησης.
VI - Τόπος άφιξης.
VII - Χρόνος αναχώρησης.
VIII - Χρόνος άφιξης.
IX - Ώρες πτήσεως.
X - Είδος πτήσεως (ιδιωτική, αεροπορικές εφαρμογές, προγραμματισμένη ή μη προγραμματισμένη).
XI - Περιστατικά, παρατηρήσεις, εάν υπάρχουν.
XII - Υπογραφή υπευθύνου.

11.4.2 Σύσταση.- Καταχωρήσεις στο ημερολόγιο καταγραφής πτήσεως θα πρέπει να γίνονται άμεσα και με μελάνι ή ανεξίτηλο μολύβι.

11.4.3 Σύσταση.- Το τελειωμένο ημερολόγιο καταγραφής πτήσεως θα πρέπει να τηρείται, για να παρέχει συνεχόμενο αρχείο των πτητικών λειτουργιών των τελευταίων έξι μηνών.

11.5 Αρχεία μεταφερόμενου εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης

Οι αερομεταφορείς πρέπει να έχουν πάντοτε διαθέσιμους, για άμεση μετάδοση στα κέντρα συντονισμού έρευνας, καταλόγους, που περιέχουν πληροφορίες για τον εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και επιβίωσης, που φέρονται επί όλων των αεροπλάνων τους που εμπλέκονται στη διεθνή αεροναυτιλία. Οι πληροφορίες πρέπει να περιλαμβάνουν, κατά περίπτωση, τον αριθμό, το χρώμα και τον τύπο των σωσιβίων λέμβων και πυροτεχνημάτων, λεπτομέρειες των ιατρικών εφοδίων έκτακτης ανάγκης, ποσότητες νερού και τον τύπο και τις συχνότητες των φορητών συσκευών ασυρμάτου έκτακτης ανάγκης.

11.6 Αρχεία αποτυπωτή πτήσης

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει, στην έκταση που είναι δυνατόν, για την περίπτωση που το αεροπλάνο εμπλακεί σε ατύχημα ή συμβάν, τη διατήρηση όλων των σχετικών αρχείων του αποτυπωτή πτήσης και, εάν απαιτείται, τους σχετικούς αποτυπωτές πτήσεως, και τη διατήρησή τους σε ασφαλή φύλαξη, προκειμένου να διατεθούν, όπως ορίζεται σύμφωνα με το Παράρτημα 13.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12. ΠΛΗΡΩΜΑ ΘΑΛΑΜΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

12.1 Ανάθεση καθηκόντων έκτακτης ανάγκης

Ο αερομεταφορέας πρέπει να καθορίσει, προς ικανοποίηση του Κράτους του Αερομεταφορέα, τον ελάχιστο αριθμό του πληρώματος θαλάμου επιβατών που απαιτείται για κάθε τύπο αεροπλάνου, με βάση τα διατιθέμενα καθίσματα ή τον αριθμό των μεταφερομένων επιβατών, προκειμένου να εξασφαλίζει ασφαλή και ταχεία εκκένωση του αεροπλάνου, και τις αναγκαίες λειτουργίες που πρέπει να εκτελεσθούν σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης ή κατάσταση που απαιτεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης. Ο αερομεταφορέας πρέπει να αναθέσει τις λειτουργίες αυτές για κάθε τύπο αεροπλάνου.

12.2 Πλήρωμα θαλάμου επιβατών σε θέσεις εκκένωσης έκτακτης ανάγκης

Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών, που του έχουν ανατεθεί καθήκοντα εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, πρέπει να καταλαμβάνει κάθισμα που διατίθεται σύμφωνα με το 6.16. κατά την διάρκεια απογείωσης και προσγείωσης και οποτεδήποτε δίνει τέτοια εντολή ο κυβερνήτης.

12.3 Προστασία του πληρώματος θαλάμου επιβατών κατά την πτήση

Κάθε μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών πρέπει να κάθεται με τη ζώνη του καθίσματος ή, εάν διατίθενται, τους ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας δεμένους κατά την απογείωση και την προσγείωση και οποτεδήποτε δίνει τέτοια εντολή ο κυβερνήτης.

Σημείωση.- Τα ανωτέρω δεν εμποδίζουν τον κυβερνήτη να δίνει την εντολή πρόσδεσης μόνον της ζώνης καθίσματος, σε άλλους χρόνους πέραν από την απογείωση και την προσγείωση.

12.4 Εκπαίδευση

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει και θα διατηρεί πρόγραμμα εκπαίδευσης, εγκεκριμένο από το Κράτος του Αερομεταφορέα, που θα το ακολουθούν όλα τα πρόσωπα πριν ορισθούν ως μέλη πληρώματος θαλάμου επιβατών. Το πλήρωμα θαλάμου επιβατών πρέπει να ακολουθεί ετήσιο πρόγραμμα περιοδικής επαναληπτικής εκπαίδευσης. Αυτά τα εκπαιδευτικά προγράμματα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι κάθε πρόσωπο:

α) είναι ικανό να εκτελεί εκείνα τα καθήκοντα και λειτουργίες ασφαλείας τα οποία έχουν ανατεθεί στο μέλος του πληρώματος θαλάμου επιβατών να εκτελέσει σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή σε κατάσταση που απαιτεί εκκένωση έκτακτης ανάγκης.

β) έχει εξασκηθεί και είναι ικανό στη χρήση του εξοπλισμού έκτακτης ανάγκης και διάσωσης που απαιτείται να φέρονται, όπως σωσίβια γιλέκα, σωσίβιες λέμβοι, γλίστρες εκκένωσης, έξοδοι έκτακτης ανάγκης, φορητοί πυροσβεστήρες, συσκευές οξυγόνου και κιβώτια πρώτων βοηθειών.

γ) όταν υπηρετεί σε αεροπλάνα που επιχειρούν πάνω από τα 3.000 μ. (10.000 πόδια), είναι ενήμερο όσον αφορά τις συνέπειες από την έλλειψη οξυγόνου και, στην περίπτωση αεροπλάνων με συμπίεση, όσον αφορά τα φυσιολογικά φαινόμενα που συνοδεύουν την απώλεια συμπίεσης.

δ) είναι ενήμερο για τα ανατεθέντα καθήκοντα και λειτουργίες των άλλων μελών του πληρώματος σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης στην έκταση που είναι απαραίτητο για την εκτέλεση των δικών του καθηκόντων.

ε) είναι ενήμερο για τους τύπους των επικίνδυνων υλικών, τα οποία μπορούν ή όχι να μεταφέρονται στο θάλαμο επιβατών και έχει ολοκληρώσει το πρόγραμμα εκπαίδευσης επικίνδυνων υλικών που απαιτείται από το Παράρτημα 18, και

στ) είναι ενήμερο σχετικά με τις ανθρώπινες επιδόσεις καθώς σχετίζονται με τα καθήκοντα ασφαλείας του θαλάμου επιβατών, που περιλαμβάνουν και τη συνεργασία πληρώματος διακυβέρνησης - πληρώματος θαλάμου επιβατών.

Σημείωση.- Καθοδηγητική ύλη για σχεδιασμό εκπαιδευτικών προγραμμάτων για την ανάπτυξη γνώσεων και δεξιοτήτων για τις ανθρώπινες επιδόσεις μπορεί να αναζητηθεί στο Human Factors Training Manual (Doc 9683).

12.5 Χρόνος πτήσης, περίοδοι πτητικής απασχόλησης και περίοδοι ανάπαυσης

Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εκπονήσει κανονισμούς που θα καθορίζουν τα όρια που έχουν εφαρμογή στο χρόνο πτήσης, τις περιόδους πτητικής απασχόλησης και τις περιόδους ανάπαυσης για το πλήρωμα θαλάμου επιβατών.

Σημείωση.- Καθοδήγηση για την καθιέρωση περιορισμών παρέχεται στο Προσάρτημα Α.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13. ΑΣΦΑΛΕΙΑ*

(* Στο πλαίσιο του κεφαλαίου αυτού η λέξη 'ασφάλεια' χρησιμοποιείται υπό την έννοια πρόληψης παράνομης πράξης εναντίον της πολιτικής αεροπορίας.)

13.1 Δημόσιες πτητικές λειτουργίες εσωτερικού

Σύσταση.- Τα Διεθνή Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές που ορίζονται στο παρόν Κεφάλαιο θα πρέπει να εφαρμόζονται από όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη και στις περιπτώσεις δημόσιων πτητικών λειτουργιών εσωτερικού (αεροπορικές υπηρεσίες).

13.2 Ασφάλεια του διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης

13.2.1 Σε όλα τα αεροπλάνα που είναι εφοδιασμένα με πόρτα διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης, η πόρτα αυτή πρέπει να μπορεί να ασφαλίζεται, και πρέπει να παρέχονται μέσα με τα οποία το πλήρωμα θαλάμου επιβατών θα μπορεί να ενημερώνει το πλήρωμα διακυβέρνησης με διακριτικότητα σε περίπτωση ύποπτης δραστηριότητας ή παραβιάσεων ασφαλείας στο θάλαμο επιβατών.

13.2.2 Από την 1η Νοεμβρίου 2003, όλα τα αεροπλάνα, που μεταφέρουν επιβάτες με μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης πάνω από 45.500 kg ή με χωρητικότητα καθισμάτων επιβατών πάνω από 60, πρέπει να είναι εφοδιασμένα με εγκεκριμένη πόρτα διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης, η οποία είναι σχεδιασμένη να ανθίσταται στη διάτρηση από πυρά μικρών όπλων και βλημάτων χειροβομβίδων, και να ανθίσταται στη βίαιη είσοδο από μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα. Η πόρτα αυτή πρέπει να είναι δεκτική ασφάλισης και απασφάλισης από οποιαδήποτε θέση χειριστή.

13.2.3 Σε όλα τα αεροπλάνα τα οποία είναι εφοδιασμένα με πόρτα διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης σύμφωνα με το 13.2.2:

α) η πόρτα πρέπει να είναι κλειστή και ασφαλισμένη από την ώρα που κλείνουν όλες οι εξωτερικές πόρτες μετά την επιβίβαση μέχρις ότου κάποια πόρτα ανοίξει για αποβίβαση, εκτός όταν είναι αναγκαίο να επιτραπεί η πρόσβαση και η έξοδος εξουσιοδοτημένων προσώπων, και

β) πρέπει να παρέχονται μέσα για την παρακολούθηση, από οποιαδήποτε θέση χειριστή, ολόκληρου του χώρου της πόρτας έξω από το διαμέρισμα πληρώματος διακυβέρνησης, για να αναγνωρίζουν τα πρόσωπα που ζητούν είσοδο και για διακρίνουν ύποπτη συμπεριφορά ή πιθανή απειλή.

13.2.4 Σύσταση.- Όλα τα αεροπλάνα που μεταφέρουν επιβάτες θα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με μια εγκεκριμένη πόρτα διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης, όπου αυτό είναι πρακτικός δυνατόν, η οποία είναι σχεδιασμένη να ανθίσταται στη διάτρηση από πυρά μικρών όπλων και βλημάτων χειροβομβίδων, και να ανθίσταται στη βίαιη είσοδο από μη εξουσιοδοτημένα πρόσωπα. Η πόρτα αυτή πρέπει να είναι δεκτική ασφάλισης και απασφάλισης από οποιαδήποτε θέση χειριστή.

13.2.5 Σύσταση.- Σε όλα τα αεροπλάνα που είναι εφοδιασμένα με πόρτα διαμερίσματος πληρώματος διακυβέρνησης σύμφωνα με την παράγραφο 13.2.4:

α) η πόρτα πρέπει να είναι κλειστή και ασφαλισμένη από την ώρα που κλείνουν όλες οι εξωτερικές πόρτες μετά την επιβίβαση μέχρις ότου κάποια πόρτα ανοίξει για αποβίβαση, εκτός όταν είναι αναγκαίο να επιτραπεί η πρόσβαση και η έξοδος εξουσιοδοτημένων προσώπων, και

β) πρέπει να παρέχονται μέσα για την παρακολούθηση, από οποιαδήποτε θέση χειριστή, ολόκληρου του χώρου της πόρτας έξω από το διαμέρισμα πληρώματος διακυβέρνησης, για να αναγνωρίζουν τα πρόσωπα που ζητούν είσοδο και για διακρίνουν ύποπτη συμπεριφορά ή πιθανή απειλή.

13.3 Κατάλογος ελέγχου ενεργειών της διαδικασίας έρευνας αεροπλάνου

Ο αερομεταφορέας πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχει στο αεροπλάνο κατάλογος ελέγχου ενεργειών των διαδικασιών που θα ακολουθηθούν για έρευνα βόμβας σε περίπτωση υποψίας δολιοφθοράς και για έλεγχο αεροπλάνων για κρυμμένα όπλα, εκρηκτικά ή άλλες επικίνδυνες συσκευές, όταν υπάρχει βάσιμη υποψία ότι το αεροπλάνο μπορεί να είναι το αντικείμενο μιας πράξης παράνομης επέμβασης. Ο κατάλογος ελέγχου ενεργειών πρέπει να συνοδεύεται από καθοδήγηση για την κατάλληλη ενέργεια δράσεως, που θα αναληφθεί σε περίπτωση που βρεθεί βόμβα ή ύποπτο αντικείμενο καθώς και πληροφορίες για τη θέση ελάχιστου κινδύνου για βόμβα που είναι συγκεκριμένη για το αεροπλάνο.

13.4 Εκπαιδευτικά προγράμματα

13.4.1 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εκπονήσει και να διατηρεί ένα εγκεκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα ασφαλείας, που εξασφαλίζει τη δράση των μελών του πληρώματος κατά τον ποιο κατάλληλο τρόπο, για να ελαχιστοποιηθούν οι συνέπειες πράξεων παράνομης επέμβασης. Ως ελάχιστο, το πρόγραμμα αυτό πρέπει να περιέχει τα ακόλουθα στοιχεία:

α) προσδιορισμό της σοβαρότητας οποιουδήποτε συμβάντος,

β) επικοινωνία και συντονισμό του πληρώματος,

γ) κατάλληλες αντιδράσεις αυτοάμυνας,

δ) χρήση μη θανατηφόρων προστατευτικών συσκευών, που δίνονται στα μέλη του πληρώματος, των οποίων η χρήση είναι εξουσιοδοτημένη από το Κράτος του Αερομεταφορέα.

ε) κατανόηση της συμπεριφοράς των τρομοκρατών, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η ικανότητα των μελών του πληρώματος να αντιμετωπίσουν τη συμπεριφορά αεροπειρατή και τις αντιδράσεις επιβατών,

στ) πραγματικές περιστασιακές εκπαιδευτικές ασκήσεις σχετικά με διάφορες καταστάσεις απειλής,

ζ) διαδικασίες πιλοτηρίου για να προστατεύσει το αεροπλάνο, και

η) διαδικασίες έρευνας του αεροπλάνου και καθοδήγηση για τη θέση ελάχιστου κινδύνου για βόμβα, όπου είναι πρακτικώς δυνατόν.

13.4.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει επίσης να εκπονήσει και να διατηρεί εκπαιδευτικό πρόγραμμα, για να εξοικειώσει κατάλληλους υπαλλήλους με προληπτικά μέτρα και τεχνικές σε σχέση με επιβάτες, αποσκευές, φορτίο, ταχυδρομείο, εξοπλισμό, υλικά και εφόδια που πρόκειται να μεταφερθούν επί αεροπλάνου, έτσι ώστε να συνεισφέρουν στην πρόληψη ενεργειών δολιοφθοράς ή άλλων μορφών παράνομης επέμβασης.

13.5 Αναφορά ενεργειών έκνομη παρέμβασης

Μετά από πράξη έκνομης παρέμβασης, ο κυβερνήτης πρέπει να υποβάλει, χωρίς καθυστέρηση, σχετική αναφορά στην αρμόδια τοπική αρχή.

13.6 Διάφορα

13.6.1 Σύσταση.- Θα πρέπει να διατίθενται εξειδικευμένα μέσα για τον περιορισμό και την κατεύθυνση του ωστικού κύματος προς χρήση στη θέση ελάχιστου κινδύνου για βόμβα.

13.6.2 Σύσταση.- Όπου ο αερομεταφορέας δέχεται τη μεταφορά όπλων που αφαιρέθηκαν από επιβάτες, το αεροπλάνο θα πρέπει να έχει πρόβλεψη για αποθήκευση τέτοιων όπλων σε χώρο που αυτά δεν είναι προσβάσιμα σε κανένα πρόσωπο κατά τη διάρκεια της πτήσης.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1. ΦΩΤΑ ΠΟΥ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΠΙΔΕΙΚΝΥΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ
(Σημείωση.- Βλέπε Κεφάλαιο 6, 6.10)

1. Ορολογία

Όταν οι ακόλουθοι όροι χρησιμοποιούνται στο παρόν Προσάρτημα, έχουν τις ακόλουθες έννοιες:

Γωνίες κάλυψης (Angles of coverage).

α. Η γωνία κάλυψης A σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα, τα οποία σχηματίζουν γωνίες 70 μοιρών προς τα δεξιά και 70 μοιρών προς τα αριστερά αντίστοιχα, βλέποντας προς το πίσω μέρος του αεροσκάφους κατά μήκος του διαμήκη άξονα σε ένα κάθετο επίπεδο το οποίο περνά μέσα από τον διαμήκη άξονα.

β. Η γωνία κάλυψης F σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα, τα οποία σχηματίζουν γωνίες 110 μοιρών προς τα δεξιά και 110 μοιρών προς τα αριστερά αντίστοιχα, βλέποντας προς τα εμπρός κατά μήκος του διαμήκη άξονα σε ένα κάθετο επίπεδο το οποίο περνά μέσα από τον διαμήκη άξονα.

γ. Η γωνία κάλυψης L σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα, ένα παράλληλο προς το διαμήκη άξονα του αεροπλάνου και το άλλο 110 μοίρες προς τα αριστερά του πρώτου, όταν βλέπουμε προς τα εμπρός κατά μήκος του διαμήκη άξονα.

δ. Η γωνία κάλυψης R σχηματίζεται από δύο τέμνοντα κάθετα επίπεδα, ένα παράλληλο προς το διαμήκη άξονα του αεροπλάνου και το άλλο 110 μοίρες προς τα δεξιά του πρώτου, όταν βλέπουμε προς τα εμπρός κατά μήκος του διαμήκη άξονα.

Διαμήκης άξονας του αεροπλάνου (Longitudinal axis of the aeroplane). Ένας επιλεγμένος άξονας παράλληλος στην κατεύθυνση της πτήσης σε κανονική ταχύτητα πλεύσης, και περνώντας μέσα από το κέντρο βάρους του αεροπλάνου.

Εν κινήσει (Under way). Ένα αεροπλάνο στην επιφάνεια του νερού είναι «εν κινήσει», όταν δεν βρίσκεται στην ξηρά ή δεν είναι δεμένο στο έδαφος ή σε οποιοδήποτε σταθερό αντικείμενο στην ξηρά ή στο νερό.

Κάθετα επίπεδα (Vertical planes). Επίπεδα κάθετα στο οριζόντιο επίπεδο.

Κατευθυνόμενο προς (Making way). Ένα αεροπλάνο στην επιφάνεια του νερού είναι «κατευθυνόμενο προς», όταν βρίσκεται εν κινήσει και έχει ταχύτητα σχετική με το νερό.

Ορατό (Visible). Ορατό σε σκοτεινή νύχτα με καθαρή ατμόσφαιρα.

Οριζόντιο επίπεδο (Horizontal plane). Το επίπεδο το οποίο περιέχει το διαμήκη άξονα και είναι κάθετο στο επίπεδο της συμμετρίας του αεροπλάνου.

Υπό έλεγχο (Under control). Ένα αεροπλάνο στην επιφάνεια του νερού είναι «υπό έλεγχο» όταν είναι ικανό να εκτελεί ελιγμούς, όπως απαιτούνται από τους Διεθνείς Κανονισμούς για την Αποφυγή Συγκρούσεων στη Θάλασσα, με σκοπό την αποφυγή άλλων σκαφών.

2. Φώτα Πλοήγησης τα οποία πρέπει να επιδεικνύονται στον αέρα

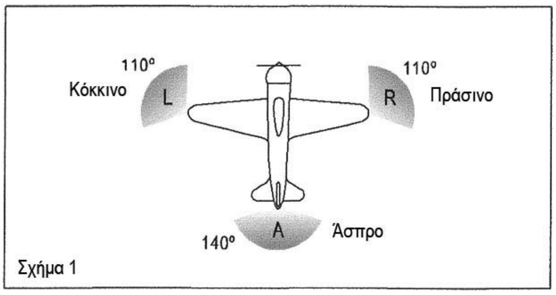
Σημείωση.- Τα φώτα τα οποία καθορίζονται εδώ έχουν σκοπό να καλύψουν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για φώτα πλοήγησης.

Όπως επεξηγείται στο Σχήμα 1, τα ακόλουθα ανεμπόδιστα φώτα πλοήγησης πρέπει να επιδεικνύονται:

α) ένα κόκκινο φως το οποίο προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο μέσω της γωνίας κάλυψης L.

β) ένα πράσινο φως το οποίο προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο μέσω της γωνίας κάλυψης R.

γ) ένα άσπρο φως το οποίο προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο επίπεδο προς τα πίσω μέσω της γωνίας κάλυψης A.



Σχήμα 1

3. Φώτα τα οποία πρέπει να επιδεικνύονται στο νερό

3.1 Γενικά

Σημείωση.- Τα φώτα τα οποία καθορίζονται εδώ έχουν σκοπό να καλύψουν τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 2 για φώτα που πρέπει να επιδεικνύονται από αεροπλάνα στο νερό.

Οι Διεθνείς Κανονισμοί για την Πρόληψη Συγκρούσεων στη Θάλασσα απαιτούν να επιδεικνύονται διαφορετικά φώτα σε κάθε μια από τις ακόλουθες περιπτώσεις:

α) όταν είναι εν κινήσει,

β) όταν ρυμουλκεί ένα άλλο σκάφος ή αεροπλάνο,

γ) όταν ρυμουλκείται,

δ) όταν δεν είναι υπό έλεγχο και δεν είναι κατευθυνόμενο προς,

ε) όταν είναι κατευθυνόμενο προς αλλά δεν είναι υπό έλεγχο,

στ) όταν είναι αγκυροβολημένο,

ζ) όταν είναι στο έδαφος.

Τα φώτα που απαιτούνται από τα αεροπλάνα σε κάθε περίπτωση περιγράφονται παρακάτω.

3.2 Όταν είναι εν κινήσει

Όπως επεξηγείται στο Σχήμα 2, τα ακόλουθα φαίνονται σαν σταθερά ανεμπόδιστα φώτα:

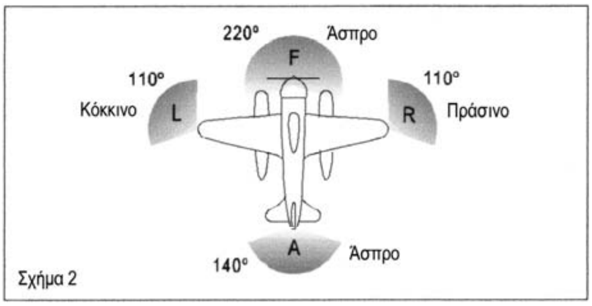
α) ένα κόκκινο φως που προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο μέσω της γωνίας κάλυψης L,

β) ένα πράσινο φως που προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο μέσω της γωνίας κάλυψης R,

γ) ένα άσπρο φως που προβάλλεται πάνω και κάτω από το οριζόντιο μέσω της γωνίας κάλυψης A, και

δ) ένα άσπρο φως που προβάλλεται μέσω της γωνίας κάλυψης F.

Τα φώτα που περιγράφονται στο 3.2 α), β) και γ) πρέπει να είναι ορατά σε μια απόσταση τουλάχιστον 3,7 χλμ. (2 ν.μ.). Το φως που περιγράφεται στο 3.2 δ) πρέπει να είναι ορατό σε μια απόσταση 9,3 χλμ. (5 ν.μ.), όταν είναι τοποθετημένο σε ένα αεροπλάνο μήκους 20 μ. ή περισσότερο ή ορατό σε μια απόσταση 5,6 χλμ. (3 ν.μ.), όταν είναι τοποθετημένο σε ένα αεροπλάνο μήκους μικρότερου από 20 μ.



Σχήμα 2

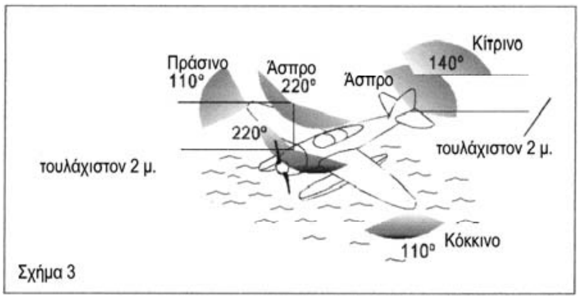
3.3 Όταν ρυμουλκεί ένα άλλο σκάφος ή αεροπλάνο.

Όπως επεξηγείται στο Σχήμα 3 τα ακόλουθα φαίνονται σαν σταθερά ανεμπόδιστα φώτα:

α) τα φώτα που περιγράφονται στο 3.2,

β) ένα δεύτερο φως που έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με το φως που περιγράφεται στο 3.2 δ) και είναι στηριγμένο σε ένα κάθετο ιστό τουλάχιστον 2 μ. πάνω ή κάτω από αυτό, και

γ) ένα κίτρινο φως που έχει κατά τα άλλα τα ίδια χαρακτηριστικά όπως το φως που περιγράφεται στο 3.2 γ) και είναι στηριγμένο σε ένα κάθετο ιστό τουλάχιστον 2 μ. πάνω από αυτό.



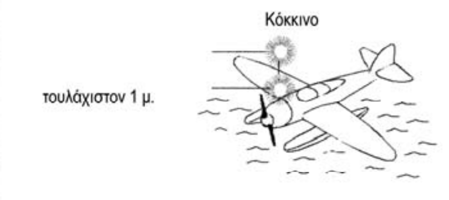
Σχήμα 3

3.4 Όταν ρυμουλκείται

Τα φώτα που περιγράφονται στο 3.2 α), β) και γ) φαίνονται σαν σταθερά ανεμπόδιστα φώτα.

3.5 Όταν δεν είναι υπό έλεγχο και δεν είναι κατευθυνόμενο προς

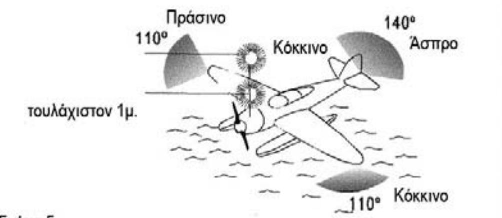
Όπως επεξηγείται στο Σχήμα 4, δύο σταθερά κόκκινα φώτα τοποθετημένα εκεί όπου μπορούν να φαίνονται καλύτερα, το ένα κάθετα πάνω από το άλλο και σε απόσταση μεταξύ τους όχι μικρότερη από 1 μ., και τέτοιου χαρακτήρα ώστε να είναι ορατά από όλες τις πλευρές του ορίζοντα σε μια απόσταση τουλάχιστον 3,7 χλμ. (2 ν.μ.)



Σχήμα 4

3.6 Όταν είναι κατευθυνόμενο προς αλλά δεν είναι υπό έλεγχο

Όπως επεξηγείται στο Σχήμα 5, τα φώτα που περιγράφονται στο 3.5 συν τα φώτα που περιγράφονται στο 3.2 α), β) και γ).

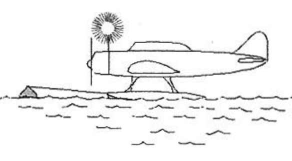


Σχήμα 5

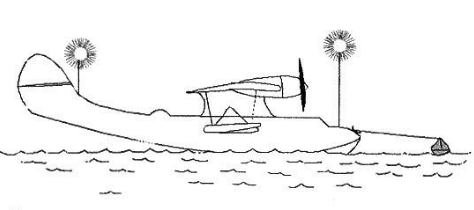
Σημείωση.- Η επίδειξη των φώτων που περιγράφονται στα 3.5 και 3.6 πρέπει να λαμβάνεται από άλλο αεροσκάφος ως σήματα ότι το αεροπλάνο που τα επιδεικνύει δεν είναι υπό έλεγχο και γι' αυτό δεν μπορεί να βγει από την πορεία. Αυτά δεν είναι σήματα αεροπλάνων σε κίνδυνο που απαιτούν βοήθεια.

3.7 Όταν είναι αγκυροβολημένο

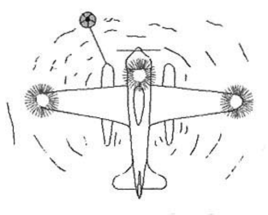
α. Εάν είναι μικρότερο από 50 μέτρα σε μήκος, εκεί όπου μπορεί να φαίνεται καλύτερα, ένα σταθερό λευκό φως (Σχήμα 6), ορατό από όλα τα σημεία του ορίζοντα σε απόσταση τουλάχιστον 3,7 χλμ. (2 ν.μ.),

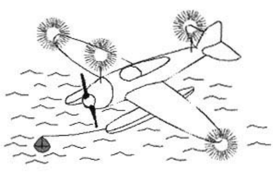

Σχήμα 6

β. Εάν είναι 50 ή περισσότερα μέτρα σε μήκος, εκεί όπου μπορεί να φαίνεται καλύτερα, ένα σταθερό άσπρο φως μπροστά και ένα σταθερό άσπρο φως πίσω (Σχήμα 7) και τα δύο ορατά από όλα τα σημεία του ορίζοντα σε μια απόσταση τουλάχιστον 5,6 χλμ. (3 ν.μ.),


Σχήμα 7

γ. Εάν έχει εκπέτασμα 50 ή περισσότερα μέτρα ένα σταθερό άσπρο φως σε κάθε πλευρά (Σχήματα 8 και 9), για να δείχνουν το μέγιστο εκπέτασμα και να είναι ορατά, όσο είναι πρακτικό, από όλα τα σημεία του ορίζοντα σε απόσταση τουλάχιστον 1,9 χλμ. (1 ν.μ.).


Λιγότερο από 50μ. σε μήκος, 50μ. ή περισσότερο σε εκπέτασμα
Σχήμα 8


50μ. ή περισσότερο σε μήκος, 50 μ. ή περισσότερο σε εκπέτασμα
Σχήμα 9

3.8 Όταν βρίσκεται στην ξηρά

Τα φώτα τα οποία περιγράφονται στο 3.7 και επιπροσθέτως δύο σταθερά κόκκινα φώτα σε κάθετο ιστό, με τουλάχιστον 1 μέτρο απόσταση μεταξύ τους, έτσι τοποθετημένα ώστε να είναι ορατά από όλα τα σημεία του ορίζοντα.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 2. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΟΥ ΕΓΧΕΙΡΙΔΙΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ
(Βλέπε Κεφάλαιο 4, 4.2.2.1)

1. Οργάνωση

1.1 Σύσταση.- Το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, το οποίο μπορεί να εκδοθεί σε χωριστά μέρη που αντιστοιχούν σε συγκεκριμένες πλευρές των πτητικών λειτουργιών, που παρέχονται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 4, 4.2.2.1 θα πρέπει να οργανωθεί με την ακόλουθη δομή:
α) Γενικά,
β) Πληροφορίες λειτουργίας του αεροσκάφους,
γ) Περιοχές, διαδρομές και αεροδρόμια, και
δ) Εκπαίδευση.

1.2 Από την 1η Ιανουαρίου 2006, το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, το οποίο μπορεί να εκδοθεί σε χωριστά μέρη που αντιστοιχούν σε συγκεκριμένες πλευρές των πτητικών λειτουργιών, που παρέχονται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 4, 4.2.2.1 πρέπει να οργανώνεται με την ακόλουθη δομή:
α) Γενικά,
β) Πληροφορίες λειτουργίας του αεροσκάφους,
γ) Περιοχές, διαδρομές και αεροδρόμια, και
δ) Εκπαίδευση.

2. Περιεχόμενα

Το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης που αναφέρεται στα 1.1 και 1.2 πρέπει να περιέχει κατ' ελάχιστον τα ακόλουθα:

2.1 Γενικά

2.1.1 Οδηγίες που σκιαγραφούν τις ευθύνες του προσωπικού επιχειρήσεων, που σχετίζεται με τη διεξαγωγή πτητικών λειτουργιών.

2.1.2 Κανόνες που περιορίζουν το χρόνο πτήσεως και το χρόνο πτητικής απασχόλησης και παρέχουν επαρκείς περιόδους αναπαύσεως για τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης και το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, όπως απαιτείται από το Κεφάλαιο 4, 4.2.10.2.

2.1.3 Κατάλογο του ναυτιλιακού εξοπλισμού, ο οποίος θα φέρεται, που περιλαμβάνει όποιες απαιτήσεις σχετικές με πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο RNP.

2.1.4 Όπου σχετίζεται με τις πτητικές λειτουργίες, διαδικασίες ναυτιλίας μεγάλων αποστάσεων, διαδικασίες βλάβης κινητήρα για ETOPS και την ονομασία και χρήση των αεροδρομίων εκτροπής.

2.1.5 Τις περιστάσεις κατά τις οποίες πρόκειται να τηρείται παρακολούθηση ακρόασης ασυρμάτου.

2.1.6 Τη μέθοδο για τον καθορισμό ελαχίστων υψών πτήσεως.

2.1.7 Τις μεθόδους για τον καθορισμό επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου.

2.1.8 Προληπτικά μέτρα ασφαλείας κατά τη διάρκεια ανεφοδιασμού καυσίμου με επιβάτες στο αεροπλάνο.

2.1.9 Διευθετήσεις και διαδικασίες εξυπηρέτησης εδάφους.

2.1.10 Διαδικασίες, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα 12, για κυβερνήτες που παρατηρούν ατύχημα.

2.1.11 Το πλήρωμα διακυβέρνησης για κάθε τύπο πτητικής λειτουργίας που περιλαμβάνει τον καθορισμό της διαδοχής διακυβέρνησης.

2.1.12 Ειδικές οδηγίες για τον υπολογισμό των ποσοτήτων καυσίμου και λαδιού, που θα φέρονται, έχοντας μεριμνήσει για όλες τις περιστάσεις της πτητικής λειτουργίας που περιλαμβάνουν την πιθανότητα απώλειας συμπίεσης και τη βλάβη ενός ή περισσοτέρων συστημάτων ισχύος κατά τη διαδρομή.

2.1.13 Τις συνθήκες υπό τις οποίες πρέπει να χρησιμοποιηθεί οξυγόνο και την ποσότητα του οξυγόνου που καθορίζεται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 4, 4.3.8.2.

2.1.14 Οδηγίες ελέγχου μάζας και ισορροπίας.

2.1.15 Οδηγίες για τη διεξαγωγή και τον έλεγχο αντιπαγωτικών και αποπαγωτικών λειτουργιών στο έδαφος.

2.1.16 Τις προδιαγραφές για το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως.

2.1.17 Τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες (SOP) για κάθε φάση της πτήσης.

2.1.18 Οδηγίες χρήσης των κανονικών καταλόγων ελέγχου ενεργειών και τους χρόνους χρησιμοποίησής τους.

2.1.19 Διαδικασίες έκτακτης κατάστασης κατά την αναχώρηση.

2.1.20 Οδηγίες επαγρύπνησης για την τήρηση του ύψους και τη χρήση επέμβασης επί του ύψους αυτόματα ή από το πλήρωμα διακυβέρνησης.

2.1.21 Οδηγίες για τη χρήση αυτόματων πιλότων και αυτόματου μοχλού ισχύος σε IMC.

2.1.22 Οδηγίες για την επιβεβαίωση και αποδοχή των εξουσιοδοτήσεων ΕΕΚ, ιδιαιτέρως όπου εμπλέκεται αποφυγή εμποδίων.

2.1.23 Ενημερώσεις αναχώρησης και προσέγγισης.

2.1.24 Διαδικασίες εξοικείωσης με περιοχές, διαδρομές και αεροδρόμια.

2.1.25 Σταθεροποιημένη διαδικασία προσέγγισης.

2.1.26 Περιορισμό υψηλών βαθμών καθόδου εγγύς της επιφάνειας.

2.1.27 Συνθήκες που απαιτούνται για την έναρξη ή τη συνέχιση ενόργανης προσέγγισης.

2.1.28 Οδηγίες για τη διεξαγωγή διαδικασιών ενόργανης προσέγγισης ακριβείας και μη ακριβείας.

2.1.29 Ανάθεση καθηκόντων πληρώματος διακυβέρνησης και διαδικασίες για τη διαχείριση του φόρτου εργασίας του πληρώματος κατά τη νύχτα και κατά τις πτητικές λειτουργίες ενόργανης προσέγγισης και προσγείωσης με IMC.

2.1.30 Οδηγίες και απαιτήσεις εκπαίδευσης για την αποφυγή ελεγχομένων πτήσεων προς το έδαφος και πολιτική για τη χρησιμοποίηση του συστήματος προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους (GPWS).

2.1.31 Πολιτική, οδηγίες, διαδικασίες και απαιτήσεις εκπαίδευσης για την αποφυγή συγκρούσεων και τη χρησιμοποίηση του συστήματος αποφυγής εναέριας σύγκρουσης (ACAS).

Σημείωση.– Διαδικασίες για τη λειτουργία του ACAS περιέχονται στο PANS-OPS (Doc 8168), Τόμος Ι, Μέρος VIII, Κεφάλαιο 3, και στο PANS-ATM (Doc 4444), Κεφάλαια 12 και 15.

2.1.32 Πληροφορίες και οδηγίες που σχετίζονται με την αναχαίτιση πολιτικών αεροσκαφών και περιλαμβάνουν:

α) διαδικασίες, όπως καθορίζονται στο Παράρτημα 2, για τους κυβερνήτες αναχαιτιζόμενων αεροσκαφών, και

β) οπτικά σήματα για χρήση από τα αναχαιτίζοντα και τα αναχαιτιζόμενα αεροσκάφη, όπως περιέχονται στο Παράρτημα 2.

2.1.33 Για αεροπλάνα που προτίθενται να επιχειρήσουν πάνω από τα 15.000 μ. (49.000 πόδια):

α) πληροφορίες οι οποίες θα δώσουν τη δυνατότητα στο χειριστή να προσδιορίσει την καλύτερη ενέργεια δράσης που θα αναλάβει στην περίπτωση έκθεσης στην κοσμική ηλιακή ακτινοβολία, και

β) διαδικασίες στην περίπτωση που θα ληφθεί απόφαση για κάθοδο, που θα καλύπτει:

1) την ανάγκη να δοθεί στην αρμόδια μονάδα ΕΕΚ έγκαιρη προειδοποίηση για την κατάσταση και να επιτευχθεί προσωρινή άδεια καθόδου, και

2) τις ενέργειες που θα αναληφθούν στην περίπτωση που δεν είναι δυνατόν να αποκτηθεί ή διακόπτεται η επικοινωνία με τη μονάδα ΕΕΚ.

Σημείωση.– Καθοδηγητική ύλη για τις πληροφορίες που πρέπει να παρασχεθούν περιέχεται στο Circular 126 – Guidance Material on SST Aircraft Operations.

2.1.34 Λεπτομέρειες του προγράμματος πρόληψης ατυχημάτων και ασφαλείας πτήσεων που παρέχονται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 3, 3.2, και περιλαμβάνουν δήλωση της πολιτικής ασφάλειας καθώς και την ευθύνη του προσωπικού.

2.1.35 Πληροφορίες και οδηγίες για την μεταφορά επικίνδυνων υλικών, που περιλαμβάνουν τις ενέργειες που θα αναληφθούν στην περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

Σημείωση.– Καθοδηγητική ύλη για την ανάπτυξη πολιτικών και διαδικασιών που έχουν να κάνουν με περιστατικά επικίνδυνων υλικών επί αεροσκάφους περιέχεται στο Emergency Response Guidance for Aircraft Incidents involving Dangerous Goods (Doc 9481).

2.1.36 Οδηγίες και καθοδήγηση ασφάλειας.

2.1.37 Τον κατάλογο ελέγχου ενεργειών της διαδικασίας έρευνας που παρέχεται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 13, 13.3.

2.2 Πληροφορίες λειτουργίας αεροσκάφους.

2.2.1 Περιορισμοί πιστοποίησης και περιορισμοί λειτουργίας.

2.2.2 Τις κανονικές, μη κανονικές διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης προς χρήση από το πλήρωμα διακυβέρνησης και τους καταλόγους ελέγχων ενεργειών που σχετίζονται με αυτές, όπως απαιτείται από το Κεφάλαιο 6, 6.1.3.

2.2.3 Οδηγίες λειτουργίας και πληροφορίες για τις επιδόσεις ανόδου με όλους τους κινητήρες σε λειτουργία, εάν παρέχονται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 4, 4.2.3.3.

2.2.4 Στοιχεία σχεδίασης πτήσεως για τη σχεδίαση προ πτήσεως και κατά την πτήση με διαφορετική ώση/ισχύ και ρυθμίσεις ταχύτητας.

2.2.5 Τις μέγιστες συνιστώσες πλάγιου και ούριου ανέμου για κάθε διατιθέμενο τύπο αεροπλάνου και τις μειώσεις που πρέπει να εφαρμοσθούν σε αυτές τις τιμές έχοντας υπολογίσει τις ριπές ανέμου, χαμηλή ορατότητα, συνθήκες επιφάνειας διαδρόμου, εμπειρία πληρώματος, χρήση αυτόματου πιλότου, ανώμαλες περιστάσεις ή έκτακτης ανάγκης, ή οποιουσδήποτε άλλους σχετικούς επιχειρησιακούς παράγοντες.

2.2.6 Οδηγίες και στοιχεία για τους υπολογισμούς μάζας και ισορροπίας.

2.2.7 Οδηγίες φόρτωσης του αεροσκάφους και ασφάλισης του φορτίου.

2.2.8 Συστήματα αεροσκάφους, συνδεόμενα χειριστήρια και οδηγίες για τη χρήση τους, όπως απαιτείται από το Κεφάλαιο 6, 6.1.3.

2.2.9 Τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού και τον κατάλογο απόκλισης διαμόρφωσης για τους διατιθέμενους τύπους αεροπλάνων και τις συγκεκριμένες εγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες, που περιλαμβάνουν τυχόν απαιτήσεις που σχετίζονται με τις πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο RNP.

2.2.10 Κατάλογο ελέγχου ενεργειών για εξοπλισμό έκτακτης ανάγκης και ασφάλειας και οδηγίες για τη χρησιμοποίησή του.

2.2.11 Διαδικασίες εκκένωσης έκτακτης ανάγκης, που περιλαμβάνουν διαδικασίες συγκεκριμένες για τον τύπο, συντονισμό πληρώματος, ανάθεση θέσεων έκτακτης ανάγκης του πληρώματος και τα καθήκοντα ανάγκης, που ανατίθενται σε κάθε μέλος πληρώματος.

2.2.12 Τις κανονικές, μη κανονικές διαδικασίες και τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που πρέπει να χρησιμοποιηθούν από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών, τους καταλόγους ελέγχου ενεργειών που σχετίζονται με αυτές και πληροφορίες για τα συστήματα του αεροσκάφους, ως απαιτείται, που περιλαμβάνουν δήλωση σχετική με τις αναγκαίες διαδικασίες για το συντονισμό μεταξύ των πληρωμάτων διακυβέρνησης και θαλάμου επιβατών.

2.2.13 Εξοπλισμό επιβίωσης και έκτακτης ανάγκης για διαφορετικές διαδρομές και τις αναγκαίες διαδικασίες για την επιβεβαίωση της κανονικής του λειτουργίας πριν την απογείωση, που περιλαμβάνει διαδικασίες για τον καθορισμό της απαιτούμενης ποσότητας οξυγόνου και τη διατιθέμενη ποσότητα.

2.2.14 Τον κώδικα οπτικών σημάτων εδάφους-αέρος προς χρήση από τους επιζώντες, όπως περιέχονται στο Παράρτημα 12.

2.3 Διαδρομές και αεροδρόμια.

2.3.1 Ένα οδηγό διαδρομών για να εξασφαλισθεί ότι το πλήρωμα διακυβέρνησης θα έχει, για κάθε πτήση, πληροφορίες, που σχετίζονται με τις ευκολίες τηλεπικοινωνιών, ναυτιλιακά βοηθήματα, αεροδρόμια, ενόργανες προσεγγίσεις, ενόργανες αφίξεις και ενόργανες αναχωρήσεις, που ισχύουν για την πτητική λειτουργία και όποιες άλλες πληροφορίες που ο αερομεταφορέας κρίνει απαραίτητες για την κατάλληλη διεξαγωγή των πτητικών λειτουργιών.

2.3.2 Τα ελάχιστα ύψη πτήσεως για κάθε διαδρομή που θα ακολουθηθεί.

2.3.3 Τα επιχειρησιακά ελάχιστα αεροδρομίου για κάθε ένα από τα αεροδρόμια που είναι πιθανόν να χρησιμοποιηθούν ως αεροδρόμια προτιθέμενης προσγείωσης ή ως αεροδρόμια εναλλαγής.

2.3.4 Την αύξηση των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου σε περίπτωση υποβάθμισης των ευκολιών προσέγγισης ή του αεροδρομίου.

2.3.5 Τις αναγκαίες πληροφορίες για συμμόρφωση με όλα τα προφίλ πτήσεως που απαιτούνται από τους κανονισμούς, που περιλαμβάνουν αλλά δεν περιορίζονται, τον καθορισμό των:

α) απαιτήσεων μήκους διαδρόμου απογείωσης για συνθήκες στεγνές, υγρές και με κατάλοιπα, που περιλαμβάνουν και εκείνες που υπαγορεύονται από βλάβες συστημάτων, οι οποίες επηρεάζουν την απόσταση απογείωσης,

β) περιορισμών ανόδου απογείωσης,

γ) περιορισμών ανόδου κατά τη διαδρομή,

δ) περιορισμών ανόδου προσέγγισης και περιορισμών ανόδου προσγείωσης,

ε) απαιτήσεων μήκους διαδρόμου προσγείωσης για συνθήκες στεγνές, υγρές και με κατάλοιπα, που περιλαμβάνουν βλάβες συστημάτων οι οποίες επηρεάζουν την απόσταση προσγείωσης, και

στ) συμπληρωματικές πληροφορίες, όπως οι περιορισμοί ταχύτητας ελαστικών.

2.4 Εκπαίδευση.

2.4.1 Λεπτομέρειες του εκπαιδευτικού προγράμματος του πληρώματος διακυβέρνησης, όπως απαιτείται από το Κεφάλαιο 9, 9.3.

2.4.2 Λεπτομέρειες του εκπαιδευτικού προγράμματος καθηκόντων του πληρώματος θαλάμου επιβατών, όπως απαιτείται από το Κεφάλαιο 12, 12.4.

2.4.3 Λεπτομέρειες του εκπαιδευτικού προγράμματος του επιμελητή πτήσεων, όταν προσλαμβάνεται σε συνδυασμό με μέθοδο επίβλεψης πτήσεων σύμφωνα με το Κεφάλαιο 4, 4.2.1.

Σημείωση.– Λεπτομέρειες για το εκπαιδευτικό πρόγραμμα του επιμελητή πτήσεων περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο 10, 10.2.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 3. ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΑΠΟ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΑ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΝΥΧΤΑ Ή/ΚΑΙ ΣΕ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΝ (IMC)

(βλέπε Κεφάλαιο 5, 5.4.1)

Οι απαιτήσεις πτητικής ικανότητας και οι επιχειρησιακές απαιτήσεις, που παρέχονται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 5, 5.4.1, πρέπει να ικανοποιούν τα ακόλουθα:

1. Αξιοπιστία στροβιλοκινητήρα

1.1 Η αξιοπιστία του στροβιλοκινητήρα πρέπει να εμφανίζεται να έχει βαθμό απώλειας ισχύος λιγότερο από 1 ανά 100.000 ώρες του κινητήρα.

Σημείωση.- Η απώλεια ισχύος στο πλαίσιο αυτό προσδιορίζεται ως κάθε απώλεια ισχύος, η αιτία της οποίας μπορεί να ανιχνεύεται σε εσφαλμένη σχεδίαση του κινητήρα ή παρελκόμενου του κινητήρα ή εγκατάσταση, που περιλαμβάνει τη σχεδίαση ή την εγκατάσταση του εφεδρικού καυσίμου ή των συστημάτων ελέγχου του κινητήρα. (Βλέπε Συνημμένο Θ.)

1.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να είναι υπεύθυνος για την παρακολούθηση των ροπών του κινητήρα.

1.3 Για να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα βλάβης κινητήρα κατά την πτήση, ο κινητήρας πρέπει να είναι εφοδιασμένος με:

α) σύστημα ανάφλεξης που ενεργοποιείται αυτόματα, ή είναι ικανό να λειτουργεί χειροκίνητα, για την απογείωση και προσγείωση καθώς και κατά την πτήση, σε συνθήκες ορατής υγρασίας,

β) ανίχνευση μαγνητικού μορίου ή αντίστοιχο σύστημα που παρακολουθεί τον κινητήρα, το κιβώτιο παρελκομένων και το κιβώτιο μειωτήρας και το οποίο περιλαμβάνει προειδοποιητική ένδειξη στο πιλοτήριο, και

γ) συσκευή ελέγχου ισχύος του κινητήρα σε έκτακτη ανάγκη, που επιτρέπει συνεχή λειτουργία του κινητήρα μέσω επαρκούς εύρους ισχύος, για να ολοκληρωθεί ασφαλώς η πτήση στην περίπτωση οποιασδήποτε λογικά πιθανής βλάβης της μονάδας ελέγχου καυσίμου.

2. Συστήματα και εξοπλισμός

Μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα εξουσιοδοτημένα να επιχειρούν κατά τη νύχτα ή/και σε IMC πρέπει να είναι εφοδιασμένα με τα ακόλουθα συστήματα και εξοπλισμό, που έχουν σκοπό να εξασφαλίζουν συνεχή ασφαλή πτήση και να βοηθήσουν στην επίτευξη ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης μετά από βλάβη του κινητήρα, κάτω από όλες τις επιτρεπτές συνθήκες λειτουργίας:

α) δύο ανεξάρτητα συστήματα ηλεκτρικών γεννητριών, κάθε ένα ικανό να εφοδιάζει όλους τους πιθανούς συνδυασμούς των συνεχών ηλεκτρικών φορτίων κατά την πτήση για όργανα, εξοπλισμό και συστήματα που απαιτούνται κατά τη νύχτα ή/και σε IMC,

β) Ραδιοϋψόμετρο,

γ) ένα σύστημα ηλεκτρικής παροχής έκτακτης ανάγκης με επαρκή ικανότητα και αντοχή, μετά την ολική απώλεια ισχύος των γεννητριών, προκειμένου κατ' ελάχιστον να:

1) διατηρεί τη λειτουργία όλων των ουσιωδών οργάνων πτήσεως, επικοινωνιών και συστημάτων ναυτιλίας κατά την κάθοδο από το μέγιστο πιστοποιημένο ύψος σε διαμόρφωση κατολίσθησης έως την ολοκλήρωση προσγείωσης,

2) εκτίνει τα πτερύγια καμπυλότητας και το σύστημα προσγείωσης, εάν διατίθεται,

3) παρέχει ρεύμα σε μια αντίσταση pitot, που εξυπηρετεί έναν ενδείκτη ταχύτητας αέρος σαφώς ορατό από το χειριστή,

4) παρέχει ρεύμα για τη λειτουργία των φώτων προσγείωσης που καθορίζονται στο 2 ι),

5) παρέχει δυνατότητα επανεκκίνησης ενός κινητήρα, εάν διατίθεται,

6) παρέχει ισχύ για τη λειτουργία του ραδιοϋψομέτρου,

δ) δύο ενδείκτες στάσεως, που παίρνουν ρεύμα από ανεξάρτητες πηγές,

ε) μέσα που να παρέχουν τη δυνατότητα μιας τουλάχιστον προσπάθειας επανεκκίνησης του κινητήρα,

στ) ραντάρ καιρού αέρος,

ζ) πιστοποιημένο σύστημα ναυτιλίας περιοχής ικανό να προγραμματίζεται με τις θέσεις των αεροδρομίων και τις περιοχές ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης, και να παρέχει άμεσα τις διαθέσιμες πληροφορίες ίχνους και απόστασης από αυτές τις τοποθεσίες,

η) για πτητικές λειτουργίες μεταφοράς επιβατών, καθίσματα επιβατών και στηρίγματα που καλύπτουν τα δυναμικά δοκιμασμένα πρότυπα επιδόσεων και στα οποία έχουν προσαρμοσθεί ιμάντες πρόσδεσης ασφαλείας ή ζώνη ασφαλείας με διαγώνιο ιμάντα ώμου για κάθε κάθισμα επιβάτη,

θ) σε αεροπλάνα με συμπίεση, επαρκές συμπληρωματικό οξυγόνο για όλους τους επιβάτες για κάθοδο μετά από βλάβη κινητήρα με τη μέγιστη επίδοση κατολίσθησης από το μέγιστο πιστοποιημένο ύψος σε ένα ύψος στο οποίο δεν απαιτείται πλέον συμπληρωματικό οξυγόνο,

ι) ένα φως προσγείωσης που είναι ανεξάρτητο από το σύστημα προσγείωσης και είναι ικανό να φωτίζει επαρκώς το σημείο επαφής τροχών σε νυχτερινή αναγκαστική προσγείωση, και

κ) ένα προειδοποιητικό σύστημα πυρκαγιάς κινητήρα.

3. Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού

Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να απαιτεί όπως ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού του αερομεταφορέα, που είναι εγκεκριμένος σύμφωνα με το Κεφάλαιο 5, 5.4, καθορίζει τον επιχειρησιακό εξοπλισμό που απαιτείται για πτητικές λειτουργίες κατά τη νύχτα ή/και IMC καθώς και για πτητικές λειτουργίες κατά την ημέρα/ VMC.

4. Πληροφορίες εγχειριδίου πτήσεως

Το εγχειρίδιο πτήσεως πρέπει να περιλαμβάνει περιορισμούς, διαδικασίες, την κατάσταση έγκρισης και άλλες πληροφορίες σχετικές με πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριων στροβιλοκίνητων αεροσκαφών κατά τη νύχτα ή/και κάτω σε IMC.

5. Αναφορά συμβάντος

5.1 Ο αερομεταφορέας που έχει έγκριση για πτητικές λειτουργίες με μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα κατά τη νύχτα ή/και σε IMC πρέπει να αναφέρει όλες τις σημαντικές βλάβες, δυσλειτουργίες ή ελαττώματα στο Κράτος του Αερομεταφορέα, το οποίο με τη σειρά του θα ενημερώσει το Κράτος Σχεδιασμού.

5.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να επισκοπεί τα στοιχεία ασφάλειας και θα παρακολουθεί τις πληροφορίες αξιοπιστίας, έτσι ώστε να έχει τη δυνατότητα να αναλαμβάνει τις απαραίτητες ενέργειες, για να εξασφαλίζει ότι το επιδιωκόμενο επίπεδο ασφαλείας έχει επιτευχθεί. Το Κράτος του Αερομεταφορέα θα ενημερώνει για κύρια συμβάντα ή τάσεις ιδιαίτερου ενδιαφέροντος τον κατάλληλο Κάτοχο Πιστοποιητικού Τύπου και το Κράτος Σχεδιασμού.

6. Σχεδιασμός αερομεταφορέα

6.1 Ο σχεδιασμός διαδρομών του αερομεταφορέα πρέπει να λαμβάνει υπόψη όλες τις συναφείς πληροφορίες στην εκτίμηση προτιθέμενων διαδρομών ή περιοχών πτητικών λειτουργιών, που περιλαμβάνουν τα ακόλουθα:

α) τη φύση του εδάφους υπέρπτησης, που περιλαμβάνει την πιθανότητα εκτέλεσης ασφαλούς αναγκαστικής προσγείωσης στην περίπτωση βλάβης κινητήρα ή σοβαρής δυσλειτουργίας,

β) πληροφορίες καιρού, που περιλαμβάνουν εποχικές και άλλες αντίξοες μετεωρολογικές επιδράσεις, που θα μπορούσαν να επηρεάσουν την πτήση, και

γ) άλλα κριτήρια και περιορισμούς, όπως καθορίζονται από το Κράτος του Αερομεταφορέα.

6.2 Ο αερομεταφορέας πρέπει να εντοπίσει αεροδρόμια ή διαθέσιμες περιοχές αναγκαστικής προσγείωσης για χρήση στην περίπτωση βλάβης κινητήρα, και η θέση αυτών πρέπει να προγραμματίζεται στο σύστημα ναυτιλίας περιοχής.

Σημείωση 1.– 'Ασφαλής' αναγκαστική προσγείωση στο πλαίσιο αυτό σημαίνει προσγείωση σε μια περιοχή, στην οποία μπορεί λογικά να αναμένεται ότι δεν θα οδηγήσει σε σοβαρό τραυματισμό ή απώλεια ζωής, ακόμη και αν το αεροπλάνο υποστεί εκτεταμένη ζημιά.

Σημείωση 2.– Πτητική λειτουργία πάνω από διαδρομές και με καιρικές συνθήκες που επιτρέπουν ασφαλή αναγκαστική προσγείωση στην περίπτωση βλάβης κινητήρα, όπως καθορίζεται στο Κεφάλαιο 5, 5.1.2, δεν απαιτείται από το Προσάρτημα 3, 6.1 και 6.2 για αεροπλάνα εγκεκριμένα σύμφωνα με το Κεφάλαιο 5, 5.4. Η διαθεσιμότητα περιοχών αναγκαστικής προσγείωσης σε όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής δεν καθορίζεται για αυτά τα αεροπλάνα λόγω της πολύ υψηλής αξιοπιστίας των κινητήρων, των επιπρόσθετων συστημάτων και του επιχειρησιακού εξοπλισμού, των διαδικασιών και απαιτήσεων εκπαίδευσης που καθορίζονται στο παρόν Προσάρτημα.

7. Εμπειρία πληρώματος διακυβέρνησης, εκπαίδευση και έλεγχος

7.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να καθορίζει την ελάχιστη εμπειρία του πληρώματος διακυβέρνησης που απαιτείται για νυχτερινές/ IMC πτητικές λειτουργίες από μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα.

7.2 Η εκπαίδευση και ο έλεγχος του πληρώματος διακυβέρνησης του αερομεταφορέα πρέπει να είναι κατάλληλη για νυκτερινές ή/και IMC πτητικές λειτουργίες από μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα, που καλύπτει κανονικές, μη κανονικές διαδικασίες και διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και, ιδιαίτερα, τη βλάβη κινητήρα, που περιλαμβάνει κάθοδο για αναγκαστική προσγείωση σε συνθήκες νύχτας ή/και IMC.

8. Περιορισμοί διαδρομής πάνω από νερό

Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εφαρμόζει κριτήρια περιορισμών διαδρομής για μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα που επιχειρούν κατά τη νύχτα ή/και σε IMC σε πτητικές λειτουργίες πάνω από νερό, εάν είναι πέραν από την απόσταση κατολίσθησης από περιοχή κατάλληλη για ασφαλή αναγκαστική προσγείωση/ προσθαλάσσωση έχοντας υπόψη τα χαρακτηριστικά του αεροπλάνου, εποχικές καιρικές επιδράσεις, που περιλαμβάνουν την πιθανή κατάσταση και θερμοκρασία της θάλασσας, καθώς και τη διαθεσιμότητα των υπηρεσιών έρευνας και διάσωσης.

9. Πιστοποίηση ή επικύρωση αερομεταφορέα

Ο αερομεταφορέας πρέπει να επιδείξει την ικανότητα να διεξάγει πτητικές λειτουργίες με μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα κατά τη νύχτα ή/και σε IMC μέσω διαδικασίας πιστοποίησης και έγκρισης, που καθορίζεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα.

Σημείωση.– Καθοδήγηση για τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας και τις επιχειρησιακές απαιτήσεις περιέχεται στο Συνημμένο Θ.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 4. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΥΨΟΜΕΤΡΗΣΗΣ ΓΙΑ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΣΕ ΕΝΑΕΡΙΟ ΧΩΡΟ RVSM

(Σημείωση.– Βλέπε Κεφάλαιο 7, 7.2.5)

1. Αναφορικά με ομάδες αεροπλάνων, που ονομαστικά είναι του ίδιου σχεδιασμού και κατασκευής σε σχέση με όλες τις λεπτομέρειες που μπορεί να επηρεάσουν την ακρίβεια των επιδόσεων διατήρησης ύψους, η ικανότητα επιδόσεων διατήρησης ύψους πρέπει να είναι τέτοια, ώστε το συνολικό κατακόρυφο σφάλμα (TVE) για την ομάδα των αεροπλάνων να έχει μέσο όρο μεγέθους όχι μεγαλύτερου από 25 μ. (80 πόδια) και πρέπει να έχει σταθερή απόκλιση όχι μεγαλύτερη από $28 - 0{,}013z^2$ για $0 \le z \le 25$, όπου z είναι το μέγεθος του μέσου όρου TVE σε μέτρα, ή $92 - 0{,}004\ z^2$ για $0 \le z \le 80$, όπου το z είναι σε πόδια. Επιπροσθέτως, τα συστατικά του TVE πρέπει να έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) το μέσο σφάλμα συστήματος υψομέτρησης (ASE) της ομάδας δεν πρέπει να υπερβεί το μέγεθος των 25 μ. (80 ποδών),

β) το σύνολο της απόλυτης τιμής του μέσου ASE και τριών σταθερών αποκλίσεων του ASE δεν πρέπει να υπερβεί τα 75 μ. (254 πόδια), και

γ) οι διαφορές μεταξύ του επιπέδου πτήσεως και του ενδεικνυόμενου βαρομετρικού ύψους, που στην πραγματικότητα πετάει, πρέπει να είναι συμμετρικές ως προς τον μέσο των 0 μ., με σταθερή απόκλιση όχι μεγαλύτερη από 13,3 μ. (43,7 πόδια), και ακόμα, η μείωση της συχνότητας των διαφορών με αυξανόμενο μέγεθος διαφοράς πρέπει να είναι τουλάχιστον εκθετική.

2. Αναφορικά με αεροπλάνα, για τα οποία τα χαρακτηριστικά του σκάφους και του συστήματος υψομέτρησης ταιριάζουν, είναι μοναδικά και έτσι δεν μπορούν να ταξινομηθούν ως να ανήκουν σε μια ομάδα αεροπλάνων που καλύπτονται από την παράγραφο 1, η ικανότητα επιδόσεων διατήρησης ύψους πρέπει να είναι τέτοια, ώστε τα συστατικά του TVE του αεροπλάνου να έχουν τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

α) το μέγεθος του ASE του αεροπλάνου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 60 μ. (200 πόδια) υπό όλες τις συνθήκες πτήσης, και

β) οι διαφορές μεταξύ του επιπέδου πτήσεως και του ενδεικνυόμενου βαρομετρικού ύψους, που στην πραγματικότητα πετάει, πρέπει να είναι συμμετρικές ως προς τον μέσο των 0 μ., με σταθερή απόκλιση όχι μεγαλύτερη από 13,3 μ. (43,7 πόδια), και ακόμα, η μείωση της συχνότητας των διαφορών με αυξανόμενο μέγεθος διαφοράς πρέπει να είναι τουλάχιστον εκθετική.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 5. ΕΠΟΠΤΕΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ
(Σημείωση.- Βλέπε Κεφάλαιο 4, 4.2.1.7)

1. Βασική αεροπορική νομοθεσία

1.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να θεσπίσει και εφαρμόσει νόμους που δίνουν τη δυνατότητα στο Κράτος να ρυθμίσει την πολιτική αεροπορία μέσω μιας Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ή ισοδύναμου οργανισμού που ιδρύθηκε για το σκοπό αυτό. Η νομοθεσία πρέπει να εξουσιοδοτεί την Αρχή να εκπληρώνει τις ευθύνες εποπτείας του Κράτους. Η νομοθεσία πρέπει να προβλέπει την εκπόνηση κανονισμών, την πιστοποίηση και συνεχή επίβλεψη των αερομεταφορέων, και την επίλυση θεμάτων ασφάλειας που εντοπίζονται από την Αρχή.

Σημείωση.- Ο όρος "Αρχή", όπως χρησιμοποιείται στο παρόν Προσάρτημα, αναφέρεται στην Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας καθώς και σε ισοδύναμους οργανισμούς, περιλαμβανομένων των επιθεωρητών και του επιτελείου.

1.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι νόμοι του Κράτους απαιτούν από τους αερομεταφορείς να παρέχουν στην Αρχή πρόσβαση στο προσωπικό, αεροσκάφη, πτητικές λειτουργίες και ευκολίες καθώς και τα συσχετιζόμενα αρχεία τους, για σκοπούς πιστοποίησης και συνεχούς επιτήρησης.

Σημείωση.- Καθοδήγηση, για τα κρίσιμα στοιχεία ενός συστήματος που δίνει τη δυνατότητα στο Κράτος να εκπληρώσει την ευθύνη του για επιθεώρηση, πιστοποίηση και συνεχή επιτήρηση των πτητικών λειτουργιών, περιέχεται στο Safety Oversight Manual (Doc 9734), Μέρος A - The Establishment and Management of a State's Safety Oversight System, το Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335) και το Airworthiness Manual (Doc 9760).

2. Ειδικοί κανονισμοί λειτουργίας

2.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να υιοθετήσει κανονισμούς που προβλέπουν την πιστοποίηση και συνεχή επιτήρηση των πτητικών λειτουργιών των αεροσκαφών καθώς και τη συντήρηση των αεροσκαφών σε συμφωνία με τα Παραρτήματα της Σύμβασης για την Διεθνή Πολιτική Αεροπορία.

2.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι κανονισμοί του είναι επαρκώς περιεκτικοί, αναλυτικοί, και επίκαιροι, σε σχέση με τις αλλαγές της τεχνολογίας και το επιχειρησιακό περιβάλλον, ώστε να διασφαλίζουν ότι η ικανοποιητική συμμόρφωση θα έχει ως αποτέλεσμα ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας για τις αναλαμβανόμενες πτητικές λειτουργίες.

3. Δομή της ΥΠΑ και λειτουργίες εποπτείας ασφάλειας

3.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι η Αρχή είναι υπεύθυνη για την εποπτεία ασφάλειας των αερομεταφορέων και ότι διαθέτει μέσα κατάλληλα ως προς το μέγεθος και την πολυπλοκότητα των δημόσιων πτητικών λειτουργιών, που είναι υπό την δικαιοδοσία του Κράτους, ώστε να εκπληρώνει αποτελεσματικά τις ευθύνες του Κράτους.

3.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιθεωρητές της Αρχής έχουν επαρκή υποστήριξη, διαπιστευτήρια, και μεταφορικά μέσα προκειμένου να ολοκληρώσουν, ανεξάρτητα, τις εργασίες πιστοποίησης και συνεχούς επιτήρησης.

4. Τεχνική καθοδήγηση

4.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιθεωρητές της Αρχής είναι εφοδιασμένοι με εγχειρίδια τεχνικής καθοδήγησης που περιλαμβάνουν τις πολιτικές, διαδικασίες, και πρότυπα που πρέπει να χρησιμοποιηθούν κατά την πιστοποίηση και τη συνεχή επιτήρηση των αερομεταφορέων.

4.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιθεωρητές της Αρχής είναι εφοδιασμένοι με εγχειρίδια τεχνικής καθοδήγησης που περιλαμβάνουν τις πολιτικές, διαδικασίες, και πρότυπα που πρέπει να χρησιμοποιηθούν κατά την επίλυση θεμάτων ασφαλείας, περιλαμβανομένης της εφαρμογής.

4.3 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι επιθεωρητές της Αρχής είναι εφοδιασμένοι με εγχειρίδια τεχνικής καθοδήγησης που αναφέρονται στη δεοντολογία, προσωπική συμπεριφορά, και αποφυγή πραγματικών ή διακρινόμενων συγκρούσεων συμφερόντων κατά την εκτέλεση των επίσημων καθηκόντων.

5. Εξουσιοδοτημένο τεχνικό προσωπικό

5.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να χρησιμοποιεί κάποια μεθοδολογία για να προσδιορίσει τις επιτελικές απαιτήσεις των επιθεωρητών σύμφωνα με το μέγεθος και την πολυπλοκότητα των δημόσιων πτητικών λειτουργιών σε αυτό το Κράτος.

5.2 Σύσταση.- Η μεθοδολογία του 5.1 θα πρέπει να είναι τεκμηριωμένη.

5.3 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εκπονήσει απαιτήσεις προσόντων ώστε να εξασφαλίσει ότι οι επιθεωρητές του έχουν εμπειρία επιχειρησιακή ή τεχνικών εργασιών και εκπαίδευση συμβατή με εκείνες τις δραστηριότητες τις οποίες απαιτείται να πιστοποιήσουν ή να επιθεωρήσουν.

Σημείωση.- Καθοδήγηση, για την εμπειρία και εκπαίδευση των επιθεωρητών περιέχεται στο Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335), Κεφάλαιο 9, 9.4.

5.4 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να απαιτεί από τους επιθεωρητές της Αρχής να ολοκληρώσουν την αρχική και περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση σε σχετικά τεχνικά αντικείμενα (που περιλαμβάνει αντικείμενα για συγκεκριμένα αεροσκάφη) και εξειδικεύσεις που είναι αναγκαίες για την αποτελεσματική ολοκλήρωση των εργασιών πιστοποίησης και συνεχούς επιτήρησης.

5.5 Σύσταση.- Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, όπως η αμοιβή και οι συνθήκες εργασίας, ώστε να εξασφαλίσει ότι στρατολογούνται και προσλαμβάνονται επιθεωρητές με κατάλληλα προσόντα.

6. Υποχρεώσεις αδειοδότησης και πιστοποίησης

6.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να χρησιμοποιεί μια τεκμηριωμένη διαδικασία για την πιστοποίηση των αερομεταφορέων, που περιλαμβάνει ενδελεχείς τεχνικές αξιολογήσεις οι οποίες οδηγούν στην έγκριση ή αποδοχή των διαδικασιών, εγγράφων και πτητικών λειτουργιών, όπως καθορίζεται στο Παράρτημα 6, Μέρος I.

6.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει, πριν από την έναρξη νέων πτητικών λειτουργιών δημόσιων αερομεταφορών, να απαιτεί από τους αερομεταφορείς

να επιδεικνύουν ότι μπορούν να διεξάγουν τις προτεινόμενες πτητικές λειτουργίες ασφαλώς.

Σημείωση.- Το Συνημμένο ΣΤ περιέχει περαιτέρω πληροφορίες επ' αυτού του θέματος.

7. Υποχρεώσεις συνεχούς επιτήρησης

7.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να χρησιμοποιεί μια τεκμηριωμένη διαδικασία για τη συνεχή επιτήρηση των αερομεταφορέων ώστε να επιβεβαιώνει τη συνεχή ισχύ των πιστοποιητικών του αερομεταφορέα που εκδόθηκαν από την Αρχή.

7.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να χρησιμοποιεί ένα σχέδιο διαρκούς επιτήρησης για να επιβεβαιώνει ότι οι αερομεταφορείς συνεχίζουν να πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις για την αρχική πιστοποίηση και ότι κάθε αερομεταφορέας λειτουργεί ικανοποιητικά.

8. Επίλυση θεμάτων ασφάλειας

8.1 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να χρησιμοποιεί μια τεκμηριωμένη διαδικασία για να αναλαμβάνει κατάλληλες διορθωτικές ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων και των μέτρων εφαρμογής, ώστε να επιλυθούν εντοπισμένα θέματα ασφάλειας.

8.2 Το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα εντοπισμένα θέματα ασφάλειας επιλύονται με έγκαιρο τρόπο, μέσω ενός συστήματος το οποίο παρακολουθεί και καταγράφει την πρόοδο, περιλαμβανομένων των ενεργειών που έγιναν από τον αερομεταφορέα, κατά την επίλυση τέτοιων θεμάτων.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Α. ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΧΡΟΝΟΥ ΠΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΠΤΗΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ
Συμπληρωματικό στο Κεφάλαιο 4, 4.2.10.3

1. Σκοπός και εύρος

1.1 Οι περιορισμοί χρόνου πτήσεως και περιόδου πτητικής απασχόλησης καθορίζονται με αποκλειστικό σκοπό τη μείωση της πιθανότητας ότι η κόπωση των μελών του πληρώματος διακυβέρνησης μπορεί να επηρεάσει αρνητικά την ασφάλεια πτήσεως.

1.2 Για προστασία έναντι αυτού, δύο τύποι κόπωσης πρέπει να ληφθούν υπόψη, δηλαδή, η παροδική κόπωση και η αθροιστική κόπωση. Η παροδική κόπωση μπορεί να περιγραφεί ως η κόπωση που συνήθως παρουσιάζεται σε υγιές άτομο μετά από περίοδο εργασίας, μεγάλη προσπάθεια ή έξαψη, και κανονικά υποχωρεί με μια επαρκή περίοδο ύπνου. Από τη άλλη πλευρά, η αθροιστική κόπωση μπορεί να συμβεί μετά από καθυστερημένη ή ατελή ανάκτηση από παροδική κόπωση ή ως συνέπεια ποσότητας εργασίας πάνω από το φυσιολογικό, μεγάλης προσπάθειας ή έξαψης χωρίς επαρκή ευκαιρία για ανάκτηση.

1.3 Οι περιορισμοί που βασίζονται στις διατάξεις του παρόντος Μέρους θα παρέχουν ασφαλιστικές δικλείδες έναντι αμφοτέρων των ειδών κόπωσης διότι θα αναγνωρίσουν:

1.3.1 Την ανάγκη περιορισμού του χρόνου πτήσεως κατά τρόπο που να υπάρξει προστασία έναντι αμφοτέρων των ειδών κόπωσης.

1.3.2 Την ανάγκη περιορισμού του χρόνου που διατίθεται στα καθήκοντα εδάφους αμέσως πριν από πτήση ή σε ενδιάμεσα σημεία μιας σειράς από πτήσεις κατά τρόπο που να υπάρχει προστασία έναντι παροδικής κόπωσης.

1.3.3 Την ανάγκη να παρασχεθεί στα μέλη πληρώματος διακυβέρνησης επαρκής ευκαιρία να συνέλθουν από την κόπωση.

1.3.4 Την ανάγκη να ληφθούν υπόψη άλλες σχετικές ασχολίες, που το μέλος του πληρώματος διακυβέρνησης μπορεί να απαιτηθεί να εκτελέσει προκειμένου να υπάρξει προστασία ιδιαιτέρως έναντι της αθροιστικής κόπωσης.

2. Ορισμοί

2.1 Χρόνος πτήσεως

Ο ορισμός του χρόνου πτήσεως είναι κατ' ανάγκην πολύ γενικός αλλά στο πλαίσιο των περιορισμών είναι, φυσικά, προορισμένος να εφαρμοσθεί στα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης σύμφωνα με το σχετικό ορισμό του μέλους πληρώματος διακυβέρνησης. Σύμφωνα με τον τελευταίο αυτό ορισμό, το προσωπικό που κατέχει πτυχίο πληρώματος και ταξιδεύουν ως επιβάτες δεν μπορούν να θεωρηθούν ως μέλη πληρώματος διακυβέρνησης, παρόλο που αυτό θα πρέπει να ληφθεί υπόψη κατά τη διευθέτηση περιόδων ανάπαυσης.

2.2 Περίοδοι πτητικής απασχόλησης

2.2.1 Ο ορισμός της περιόδου πτητικής απασχόλησης έχει σκοπό να καλύψει συνεχή περίοδο απασχόλησης, ο οποίος πάντοτε περιλαμβάνει την πτήση ή σειρά πτήσεων. Εννοείται ότι περιλαμβάνει όλα τα καθήκοντα που τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης ενδεχομένως να απαιτηθεί να εκτελέσουν, από τη στιγμή που παρουσιάζονται στο χώρο εργασίας τους κατά την ημέρα της πτήσεως μέχρις ότου απαλλαγούν από τα καθήκοντα, έχοντας ολοκληρώσει την πτήση ή σειρά πτήσεων. Θεωρείται αναγκαίο ότι η περίοδος αυτή θα πρέπει να υπόκειται σε περιορισμούς, επειδή οι δραστηριότητες των μελών πληρώματος διακυβέρνησης εντός των ορίων της περιόδου αυτής ενδεχομένως να προκαλούσε κόπωση – παροδική ή αθροιστική –η οποία θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτήσης. Υπάρχει εξ άλλου (από την άποψη της ασφαλείας πτήσεων) ανεπαρκής λόγος για να καθορισθούν περιορισμοί για οποιονδήποτε άλλο χρόνο, κατά τον οποίο τα μέλη του πληρώματος διακυβέρνησης εκτελούν έργο που τους έχει αναθέσει ο αερομεταφορέας. Ένα τέτοιο έργο θα έπρεπε, συνεπώς, να ληφθεί υπόψη μόνον όταν λαμβάνονται μέτρα για περιόδους ανάπαυσης ως ένας μεταξύ πολλών παραγόντων που θα μπορούσε να οδηγήσει σε κόπωση.

2.2.2 Ο ορισμός δεν συνεπάγεται το συνυπολογισμό τέτοιων περιόδων, όπως ο χρόνος που χρειάζεται ένα μέλος πληρώματος διακυβέρνησης για να μεταβεί από το σπίτι του προς το χώρο εργασίας.

2.2.3 Σημαντική ασφαλιστική δικλείδα μπορεί να καθορισθεί, εάν τα Κράτη και οι αερομεταφορείς αναγνωρίσουν το δικαίωμα μέλους πληρώματος να αρνηθεί περαιτέρω πτητική απασχόληση, όταν υποφέρει από κόπωση τέτοιας φύσεως που θα επηρέαζε δυσμενώς την ασφάλεια της πτήσης.

2.3 Περίοδοι ανάπαυσης

Ο ορισμός της περιόδου ανάπαυσης συνεπάγεται αποχή από καθήκοντα και προορίζεται για το σκοπό ανάληψης από κόπωση. Ο τρόπος με τον οποίο θα επιτευχθεί αυτή η ανάληψη αποτελεί ατομική ευθύνη.

3. Τύποι περιορισμών

3.1 Οι περιορισμοί διαιρούνται ευρέως με βάση το

χρόνο. Για παράδειγμα, η πλειονότητα των Κρατών, που αναφέρουν στον ICAO, καθορίζουν ημερήσιους, μηνιαίους και ετήσιους περιορισμούς χρόνου πτήσεως, και ένας μεγάλος αριθμός καθορίζει επίσης τριμηνιαίους περιορισμούς χρόνου πτήσεως. Θα είναι πιθανώς επαρκές να καθορισθούν περιορισμοί περιόδου πτητικής απασχόλησης σε ημερήσια βάση. Θα πρέπει να γίνει αντιληπτό, πάντως, ότι αυτοί οι περιορισμοί θα ποικίλουν σημαντικά λαμβάνοντας υπόψη ποικιλία καταστάσεων.

3.2 Κατά τη διατύπωση των κανονισμών ή των κανόνων που θα διέπουν τους περιορισμούς χρόνου πτήσεως, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη το μέγεθος της σύνθεσης του πληρώματος και η έκταση στην οποία οι διάφορες εργασίες, που πρόκειται να εκτελεσθούν, είναι δυνατόν να διαιρεθούν μεταξύ των μελών του πληρώματος. Στην περίπτωση, επίσης, που παρέχονται επαρκείς ευκολίες ανάπαυσης στο αεροπλάνο, κατά τέτοιο τρόπο ώστε το μέλος του πληρώματος να μπορεί να έχει οριζόντια κατάκλιση και έναν βαθμό απομόνωσης, οι περίοδοι πτητικής απασχόλησης θα μπορούσαν να επεκταθούν. Επαρκείς ευκολίες ανάπαυσης στο έδαφος απαιτούνται στα μέρη όπου πρόκειται να δοθούν περίοδοι ανάπαυσης. Επίσης, τα Κράτη ή οι αερομεταφορείς θα πρέπει να δώσουν το πρέπον βάρος στους ακόλουθους παράγοντες: πυκνότητα κυκλοφορίας, ναυτιλιακές και επικοινωνιακές ευκολίες, ρυθμό κύκλου εργασίας/ ύπνου, αριθμό προσγειώσεων και απογειώσεων, πτητικά χαρακτηριστικά και χαρακτηριστικά επιδόσεων αεροσκάφους καθώς και συνθήκες καιρού.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Β. ΙΑΤΡΙΚΑ ΕΦΟΔΙΑ ΠΡΩΤΩΝ ΒΟΗΘΕΙΩΝ

Συμπληρωματικό στο Κεφάλαιο 6, 6.2.2 α)

ΤΥΠΟΙ, ΑΡΙΘΜΟΣ, ΘΕΣΗ ΚΑΙ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΤΩΝ ΙΑΤΡΙΚΩΝ ΕΦΟΔΙΩΝ

1. Τύποι

Δύο τύποι ιατρικών εφοδίων θα πρέπει να παρέχονται: κυτία πρώτων βοηθειών για μεταφορά σε όλα τα αεροπλάνα και ιατρικό κυτίο για μεταφορά όπου το αεροπλάνο είναι εξουσιοδοτημένο να μεταφέρει περισσότερους από 250 επιβάτες.

2. Αριθμός κυτίων πρώτων βοηθειών

Ο αριθμός των κυτίων πρώτων βοηθειών θα πρέπει να είναι κατάλληλος για τον αριθμό των επιβατών τους οποίους είναι εξουσιοδοτημένο το αεροπλάνο να μεταφέρει:

Επιβάτες	Κυτία πρώτων βοηθειών
0 - 50	1
51 - 150	2
151 - 250	3
Περισσότεροι από 250	4

3. Θέση

3.1 Είναι αναγκαίο όπως τα κυτία πρώτων βοηθειών είναι κατανεμημένα ομοιόμορφα, κατά το δυνατόν, σε όλο το θάλαμο επιβατών. Πρέπει να είναι άμεσα προσιτά από το πλήρωμα θαλάμου επιβατών και, εν όψει της πιθανής χρήσης των ιατρικών εφοδίων εκτός του αεροπλάνου σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, θα πρέπει να τοποθετούνται κοντά σε μια έξοδο.

3.2 Το ιατρικό κυτίο, όταν μεταφέρεται, θα πρέπει να είναι αποθηκευμένο σε κατάλληλη ασφαλισμένη θέση.

4. Περιεχόμενα

4.1 Διαφορετικοί παράγοντες πρέπει να λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να αποφασισθούν τα περιεχόμενα των κυτίων πρώτων βοηθειών και ιατρικού κυτίου. Τα ακόλουθα είναι τυπικά περιεχόμενα των κυτίων πρώτων βοηθειών και ιατρικού κυτίου για μεταφορά επί αεροσκάφους.

4.1.1 Κυτία πρώτων βοηθειών:
- οδηγός πρώτων βοηθειών
- “κώδικας οπτικών σημάτων εδάφους-αέρος για χρήση από επιζώντες”, όπως περιλαμβάνεται στο Παράρτημα 12
- υλικά για περιποίηση τραυμάτων
- οφθαλμική αλοιφή
- ρινικό αποσυμφορητικό
- εντομοαπωθητικό
- ενυδατικές οφθαλμικές σταγόνες
- κρέμα ηλιακών εγκαυμάτων
- αντισηπτικό αναμιγνυόμενο με νερό/ καθαριστικό δέρματος
- υλικά για περιποίηση εκτεταμένων εγκαυμάτων
- στοματικά φάρμακα ως εξής: αναλγητικά, σπασμολυτικά, διεγερτικά κεντρικού νευρικού συστήματος, διεγερτικά του κυκλοφορικού, αγγειοδιασταλτικά στεφανιαίας, αντιδιαρροϊκά και φάρμακα για ιλίγγους
- τεχνητός πλαστικός αεραγωγός και στηρίγματα

4.1.2 Ιατρικό κυτίο:

Εξοπλισμός
- ένα ζευγάρι αποστειρωμένα χειρουργικά γάντια
- σφυγμομανόμετρο
- στηθοσκόπιο
- αποστειρωμένο ψαλίδι
- αιμοστατικές λαβίδες
- αιμοστατικές γάζες ή επίδεσμοι
- αποστειρωμένος εξοπλισμός για ράψιμο τραυμάτων
- σύριγγες και βελόνες μιας χρήσεως
- λαβές σκαρπέλου και λεπίδες μιας χρήσεως

Φάρμακα
- αγγειοδιασταλτικά στεφανιαίας
- αναλγητικά
- διουρητικά
- αντιαλεργικά
- στεροειδή
- ηρεμιστικά
- εργομετρίνη
- όπου είναι συμβατό με τους κανονισμούς της κατάλληλης αρχής, ναρκωτικό φάρμακο σε ενέσιμη μορφή
- βρογχοδιασταλτικό σε ενέσιμη μορφή

Σημείωση.- Η Σύσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για την υιοθέτηση Συνεδρίου για Ναρκωτικά Φάρμακα τον Μάρτιο του 1961 υιοθέτησε τέτοια Σύσκεψη, το άρθρο 32 της οποίας περιέχει ειδικές διατάξεις που αφορούν τη μεταφορά φαρμάκων σε ιατρικά κυτία αεροσκάφους εμπλεγμένου σε διεθνή πτήση.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Γ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ

Παράδειγμα 1

Σκοπός και εύρος

Σκοπός του παραδείγματος που ακολουθεί είναι να απεικονίσει το επίπεδο επιδόσεων που προβλέπεται από

τις διατάξεις του Κεφαλαίου 5, όπως εφαρμόζεται στους τύπους αεροπλάνων που περιγράφονται κατωτέρω.

Τα Πρότυπα και οι Συνιστώμενες Πρακτικές του Παραρτήματος 6, που ίσχυσαν στις 14 Ιουλίου 1949, περιείχαν προδιαγραφές όμοιες με εκείνες που υιοθετήθηκαν από ορισμένα Συμβαλλόμενα Κράτη, για να περιληφθούν στους εθνικούς τους κώδικες επιδόσεων. Ένας πολύ σημαντικός αριθμός αεροπλάνων πολιτικών μεταφορών έχουν κατασκευασθεί και λειτουργούν σύμφωνα με τους κώδικες αυτούς. Τα αεροπλάνα αυτά κινούνται με παλινδρομικούς κινητήρες που περιλαμβάνουν και σχέδια σύνθετων στροβίλων. Αυτά καλύπτουν δικινητήρια και τετρακινητήρια αεροπλάνα σε εύρος μάζας από περίπου 4.200 kg έως 70.000 kg, σε εύρος ταχύτητας απωλείας στηρίξεως Vso, από περίπου 100 έως 175 χλμ/ώρα (55 έως 95 κόμβους) και σε εύρος φόρτου πτερύγων από περίπου 120 έως 360 kg/m2. Οι ταχύτητες πλεύσεως εκτείνονται πάνω από 555 χλμ/ώρα (300 κόμβους). Τα αεροπλάνα αυτά χρησιμοποιήθηκαν σε ευρύτατη έκταση από ύψη, θερμοκρασία αέρος και συνθήκες υγρασίας. Σε μεταγενέστερο χρόνο, ο κώδικας εφαρμόζονταν σε σχέση με την αξιολόγηση πιστοποίησης της αποκαλούμενης “πρώτης γενεάς” στροβιλοελικοφόρων αεροπλάνων και αεριωθούμενων αεροπλάνων.

Αν και μόνο η προηγούμενη εμπειρία μπορεί να εγγυηθεί το γεγονός, ότι το παράδειγμα αυτό απεικονίζει το επίπεδο επιδόσεων που προβλέπεται από τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές του Κεφαλαίου 5, θεωρείται ότι έχει εφαρμογή σε ένα μεγάλο εύρος χαρακτηριστικών αεροπλάνων και ατμοσφαιρικών συνθηκών. Θα πρέπει πάντως να εκφρασθεί επιφύλαξη που αφορά την εφαρμογή του παραδείγματος αυτού σε σχέση με συνθήκες υψηλών θερμοκρασιών αέρος. Σε ορισμένες εξαιρετικές περιπτώσεις, θεωρήθηκε επιθυμητό να εφαρμοσθούν επιπρόσθετοι συνυπολογισμοί θερμοκρασίας ή/και υγρασίας, ιδιαίτερα για το ίχνος απογείωσης που περιορίζεται από εμπόδια.

Το παράδειγμα αυτό δεν έχει σκοπό να εφαρμοσθεί σε αεροπλάνα που διαθέτουν ικανότητες βραχείας απογείωσης και προσγείωσης (STOL) ή κάθετης απογείωσης και προσγείωσης (VTOL).

Δεν έχει πραγματοποιηθεί λεπτομερής μελέτη για την εφαρμογή του παραδείγματος αυτού σε πτητικές λειτουργίες με συνθήκες παντός καιρού. Η εγκυρότητα του παραδείγματος αυτού δεν έχει συνεπώς καθορισθεί για πτητικές λειτουργίες που μπορεί να περιλάβουν χαμηλά αποφασιστικά σχετικά ύψη και να συνδεθούν με τεχνικές και διαδικασίες χαμηλών επιχειρησιακών ελαχίστων.

1. Ορισμοί

Δηλωμένες αποστάσεις (Declared distances).

α) Διαθέσιμη Διαδρομή για Απογείωση (TORA). Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται ως διαθέσιμο και κατάλληλο για τη διαδρομή εδάφους απογειούμενου αεροπλάνου.

β) Διαθέσιμη Απόσταση Απογείωσης (TODA). Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης συν το μήκος της ελεύθερης εμποδίων περιοχής (clearway), εάν διατίθεται.

γ) Διαθέσιμη Απόσταση Επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως (ASDA). Το διαθέσιμο μήκος της διαδρομής απογείωσης συν το μήκος της περιοχής ακινητοποίησης (stopway), εάν διατίθεται.

δ) Διαθέσιμη Απόσταση Προσγείωσης (LDA). Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται ως διαθέσιμο και κατάλληλο για τη διαδρομή εδάφους προσγειούμενου αεροπλάνου.

Σημείωση.- Ο υπολογισμός των δηλωμένων αποστάσεων περιγράφεται στο Παράρτημα 14, Τόμος Ι, Συνημμένο Α.

Επιφάνεια απογείωσης (Take-off surface). Εκείνο το μέρος της επιφάνειας αεροδρομίου το οποίο η αρχή του αεροδρομίου έχει δηλώσει ως διαθέσιμο για την κανονική διαδρομή στο έδαφος ή το νερό αεροπλάνων που απογειώνονται σε συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Επιφάνεια προσγείωσης (Landing surface). Το μέρος της επιφάνειας αεροδρομίου το οποίο η αρχή του αεροδρομίου έχει δηλώσει ως διαθέσιμο για την κανονική διαδρομή στο έδαφος ή το νερό αεροπλάνων που προσγειώνονται σε συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Ύψος (Height). Η κατακόρυφη απόσταση επιπέδου, σημείου, ή αντικειμένου που θεωρείται ως σημείο, μετρούμενη από καθορισμένο δεδομένο.

Σημείωση.- Για τους σκοπούς του παρόντος παραδείγματος, το σημείο που αναφέρεται ανωτέρω είναι το χαμηλότερο μέρος του αεροπλάνου και το καθορισμένο δεδομένο είναι η επιφάνεια απογείωσης ή προσγείωσης, οποιοδήποτε έχει εφαρμογή.

CAS (Διορθωμένη Ταχύτητα Αέρος - Calibrated air speed). Η διορθωμένη ταχύτητα αέρος είναι ίση με την ανάγνωση του ενδείκτη ταχύτητας αέρος διορθωμένη για σφάλματα θέσεως και οργάνου. (Ως αποτέλεσμα της διόρθωσης της αδιαβατικής συμπιεσμένης ροής του επιπέδου θαλάσσης στον ενδείκτη οργάνου ταχύτητας αέρος, η CAS είναι ίση με την αληθή ταχύτητα αέρος (TAS) σε τυπική ατμόσφαιρα στο επίπεδο της θάλασσας).

V_{S0} Ταχύτητα απωλείας στηρίξεως ή ελάχιστη ταχύτητα σταθερής πτήσης με διαμόρφωση προσγείωσης. (Σημείωση.- Βλέπε 2.4.)

V_{S1} Ταχύτητα απωλείας στηρίξεως ή ελάχιστη ταχύτητα σταθερής πτήσης (Σημείωση.- Βλέπε 2.5.)

Σημείωση.- Βλέπε Κεφάλαιο 1 και Παραρτήματα 8 και 14, Τόμος Ι, για άλλους ορισμούς.

2. Ταχύτητα απωλείας στηρίξεως - ελάχιστη ταχύτητα σταθερής πτήσης

2.1 Για τους σκοπούς του παρόντος παραδείγματος, η ταχύτητα απωλείας στηρίξεως είναι η ταχύτητα στην οποία επιτυγχάνεται γωνία προσβολής μεγαλύτερη από εκείνη της μέγιστης άντωσης, ή, εάν είναι μεγαλύτερη, η ταχύτητα στην οποία παρατηρείται κίνηση πρόνευσης και περιστροφής μεγάλης ευρύτητας, μη άμεσα ελεγχόμενης, όταν εκτελείται ο ελιγμός που περιγράφεται στο 2.3.

Σημείωση.- Θα πρέπει να σημειωθεί ότι μια ανεξέλεγκτη κίνηση πρόνευσης ή μικρού εύρους συνδεδεμένη με κραδασμούς πριν από απώλεια στηρίξεως δεν σημαίνει απαραίτητα ότι η ταχύτητα απωλείας στηρίξεως έχει φθάσει.

2.2 Η ελάχιστη σταθερή ταχύτητα πτήσεως είναι εκείνη που επιτυγχάνεται ενώ διατηρείται ο έλεγχος του πηδαλίου ύψους-βάθους στην πιο πίσω δυνατή θέση, όταν εκτελείται ο ελιγμός που περιγράφεται στο 2.3. Η ταχύτητα αυτή δεν θα έχει εφαρμογή, όταν η ταχύτητα απωλείας στηρίξεως, που ορίζεται στο 2.1, συμβεί πριν το πηδάλιο ελέγχου ύψους-βάθους φθάσει στα άκρα του.

2.3 Καθορισμός της ταχύτητας απωλείας στηρίξεως – Ελάχιστη ταχύτητα σταθερής πτήσεως

2.3.1 Το αεροπλάνο ισοσταθμίζεται για ταχύτητα περίπου 1.4 V_{S1}. Από μια τιμή αρκετά πάνω από την ταχύτητα απωλείας στηρίξεως, ώστε να επιτευχθεί σταθερός βαθμός μείωσης, η ταχύτητα μειώνεται σε ευθεία πτήση με βαθμό που δεν υπερβαίνει τα 0,5 μ/sec^2 (1 κόμβος/sec), μέχρις ότου φτάσει την ταχύτητα απωλείας στηρίξεως ή την ελάχιστη ταχύτητα σταθερής πτήσεως, που καθορίζονται στα 2.1 και 2.2.

2.3.2 Για σκοπούς μέτρησης της ταχύτητας απωλείας στηρίξεως και της ελάχιστης ταχύτητας σταθερής πτήσεως, τα όργανα είναι τέτοια, ώστε να είναι γνωστό το πιθανό σφάλμα μέτρησης.

2.4 V_{S0}

Η V_{S0} δηλώνει την ταχύτητα απωλείας στηρίξεως, εάν επιτυγχάνεται σε δοκιμές πτήσεων που διεξάγονται σύμφωνα με το 2.3, ή την ελάχιστη ταχύτητα σταθερής πτήσεως, CAS, όπως ορίζεται στο 2.2 με:

α) κινητήρες με ισχύ όχι μεγαλύτερη από την επαρκή για μηδενική ώση σε ταχύτητα όχι μεγαλύτερη από το 110% της ταχύτητας απωλείας στηρίξεως,

β) τα χειριστήρια του βήματος έλικας σε θέση που συνιστάται για κανονική χρήση κατά την απογείωση,

γ) σύστημα προσγείωσης εκτεταμένο,

δ) πτερύγια καμπυλότητας σε θέση προσγείωσης,

ε) θυρίδες ρύθμισης θερμοκρασίας κυλινδροκεφαλών και περσίδες ψυγείου κλειστές ή σχεδόν κλειστές,

στ) κέντρο βαρύτητας σε εκείνη τη θέση εντός της επιτρεπτής απόστασης για προσγείωση που δίνει τη μέγιστη τιμή ταχύτητας απωλείας στηρίξεως ή ελάχιστης ταχύτητας σταθερής πτήσεως.

ζ) μάζα αεροπλάνου ίση με τη μάζα που εμπλέκεται στις υπό εξέταση προδιαγραφές.

2.5 V_{S1}

Το V_{S1} δηλώνει την ταχύτητα απωλείας στηρίξεως, εάν επιτυγχάνεται σε δοκιμές πτήσεως που διεξάγονται σύμφωνα με το 2.3, ή την ελάχιστη ταχύτητα σταθερής πτήσης, CAS, όπως ορίζεται στο 2.2, με:

α) κινητήρες με ισχύ όχι μεγαλύτερη από την επαρκή για μηδενική ώση σε ταχύτητα όχι μεγαλύτερη από το 110% της ταχύτητας απωλείας στηρίξεως,

β) τα χειριστήρια του βήματος έλικας σε θέση που συνιστάται για κανονική χρήση κατά την απογείωση,

γ) το αεροπλάνο σε διαμόρφωση από όλες τις άλλες απόψεις και στη μάζα που καθορίζεται στις υπό εξέταση προδιαγραφές.

3. Απογείωση

3.1 Μάζα

Η μάζα του αεροπλάνου κατά την απογείωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης για το ύψος στο οποίο πρόκειται να γίνει η απογείωση.

3.2 Επιδόσεις

Οι επιδόσεις του αεροπλάνου, όπως καθορίζονται από τις πληροφορίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης, είναι τέτοιες, ώστε:

α) η απαιτούμενη απόσταση επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως,

β) η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης,

γ) το ίχνος απογείωσης παρέχει κατακόρυφο περιθώριο αποφυγής όχι λιγότερο από 15,2 μ. μέχρι το D = 500 μ (50 πόδια μέχρι το D = 1.500 πόδια) και 15,2 μ. + 0,01 [D – 500] μ. (50 + 0,01 [D – 1.500] πόδια), πάνω από όλα τα εμπόδια που κείνται εντός 60 μ. συν το ήμισυ του εκπετάσματος πτερύγων του αεροπλάνου συν 0,125D εκατέρωθεν του ίχνους πτήσης, εκτός του ότι τα εμπόδια που κείνται πέραν των 1.500 μ εκατέρωθεν του ίχνους πτήσης δεν είναι αναγκαίο να έχουν περιθώριο αποφυγής.

Η απόσταση D είναι η οριζόντια απόσταση που έχει διανύσει το αεροπλάνο από το τέλος της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης.

Σημείωση.– Αυτή (η απόσταση) δεν είναι αναγκαίο να μεταφερθεί πέρα από το σημείο στο οποίο το αεροπλάνο θα είναι ικανό, χωρίς να κερδίσει περαιτέρω ύψος, να αρχίσει διαδικασία προσγείωσης στο αεροδρόμιο απογείωσης ή, εναλλακτικά, έχει επιτύχει το ελάχιστο ύψος ασφαλείας για να αρχίσει πτήση προς άλλο αεροδρόμιο.

Πάντως, το πλευρικό περιθώριο αποφυγής εμποδίων τείνει να μειωθεί (κάτω από τις τιμές που αναφέρονται ανωτέρω) όταν, και στην έκταση που, αυτό εγγυάται από ειδικές διατάξεις ή συνθήκες οι οποίες βοηθούν το χειριστή να αποφύγει ακούσιες πλευρικές εκτροπές από το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως. Για παράδειγμα, ιδιαίτερα σε κακές καιρικές συνθήκες, ένα ακριβές ραδιοβοήθημα μπορεί να βοηθήσει το χειριστή να διατηρήσει το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως. Επίσης, όταν η απογείωση γίνεται με συνθήκες επαρκώς καλής ορατότητας, μπορεί, σε ορισμένες περιπτώσεις, να καταστεί δυνατόν να αποφύγει τα εμπόδια, τα οποία είναι σαφώς ορατά αλλά μπορεί να είναι εντός των πλευρικών ορίων του 3.2 γ).

Σημείωση 1.– Οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της απαιτούμενης απόστασης επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως, της απαιτούμενης απόστασης για απογείωση και του ίχνους πτήσεως απογείωσης, περιγράφονται στο Προσάρτημα του παρόντος παραδείγματος.

Σημείωση 2.– Σε μερικούς εθνικούς κώδικες παρόμοιους με το παρόν παράδειγμα, ο προσδιορισμός για τις «επιδόσεις» κατά την απογείωση είναι τέτοιος, που δεν παρέχεται καμιά εγγύηση για οποιαδήποτε αύξηση του μήκους της διαθέσιμης απόστασης επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως και της διαθέσιμης απόστασης για απογείωση πέραν από το μήκος που καθορίζεται στο Τμήμα 1 για τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης. Οι κώδικες αυτοί προσδιορίζουν ένα κατακόρυφο περιθώριο αποφυγής από λιγότερο από 15,2 μ. (50 πόδια) πάνω από όλα τα εμπόδια που κείνται εντός των 60 μ εκατέρωθεν του ίχνους πτήσεως ενώ είναι ακόμη εντός των ορίων του αεροδρομίου, και 90 μ. εκατέρωθεν του ίχνους πτήσεως, όταν είναι έξω από αυτά τα όρια. Θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι οι κώδικες αυτοί είναι τέτοιοι, που δεν παρέχουν καμιά εναλλακτική λύση για τη μέθοδο των στοιχείων (βλέπε το Προσάρτημα του παρόντος παραδείγματος) στον προσδιορισμό του ίχνους απογείωσης. Θεωρείται ότι οι κώδικες αυτοί είναι συμβατοί με την γενική επιδίωξη του παραδείγματος αυτού.

3.3 Συνθήκες

Για τους σκοπούς των 3.1 και 3.2, οι επιδόσεις είναι εκείνες που αντιστοιχούν:

α) στη μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της απογείωσης,

β) σε ύψος ίσο με το υψόμετρο του αεροδρομίου,
και για τους σκοπούς του 3.2:
γ) στη θερμοκρασία περιβάλλοντος κατά τον χρόνο της απογείωσης για τα 3.2 α) και β) μόνο,
δ) στην κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση απογείωσης (αεροπλάνα ξηράς),
ε) σε όχι περισσότερο από 50 τοις εκατό της αναφερθείσας συνιστώσας ανέμου αντίθετου προς την κατεύθυνση της απογείωσης, και όχι λιγότερο από 150 τοις εκατό της αναφερθείσας συνιστώσας ανέμου προς την κατεύθυνση της απογείωσης. Σε συγκεκριμένες περιπτώσεις πτητικών λειτουργιών υδροπλάνων, θεωρήθηκε αναγκαίο να ληφθεί υπόψη η αναφερθείσα συνιστώσα ανέμου κάθετα προς την κατεύθυνση της απογείωσης.

3.4 Κρίσιμο Σημείο

Κατά την εφαρμογή του 3.2 το κρίσιμο σημείο, που έχει επιλεγεί για την καθιέρωση συμμόρφωσης με το 3.2.α), δεν είναι πλησιέστερα προς το σημείο έναρξης από εκείνο που χρησιμοποιείται για την καθιέρωση συμμόρφωσης με τα 3.2 β) και 3.2 γ).

3.5 Στροφές

Στην περίπτωση που το ίχνος πτήσεως περιέχει στροφή με κλίση μεγαλύτερη από 15 μοίρες, τα περιθώρια αποφυγής, που καθορίζονται στο 3.2 γ), αυξάνονται με επαρκές ποσό κατά τη διάρκεια της στροφής, και η απόσταση D μετράται κατά μήκος του προτιθέμενου ίχνους.

4. Κατά τη διαδρομή

4.1 Μια μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας

4.1.1 Σε όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής ή της σχεδιασθείσας εκτροπής από αυτήν, το αεροπλάνο είναι ικανό, στα ελάχιστα ύψη πτήσεως κατά τη διαδρομή, για σταθερό βαθμό ανόδου με μια μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, όπως καθορίζεται από το εγχειρίδιο πτήσεως, τουλάχιστον για

1) $K\left(\frac{V_{S_0}}{185{,}2}\right)^2$ m/s, V_{S_0} εκφρασμένη σε χλμ/ώρα,

2) $K\left(\frac{V_{S_0}}{100}\right)^2$ m/s, V_{S_0} εκφρασμένη σε κόμβους,

3) $K\left(\frac{V_{S_0}}{100}\right)^2$ ft/min, V_{S_0} εκφρασμένη σε κόμβους,

και το K να έχει την ακόλουθη τιμή:

$K = 4{,}04 - \frac{5{,}40}{N}$ στην περίπτωση των 1) και 2), και

$K = 797 - \frac{1\,060}{N}$ στην περίπτωση του 3)

όπου N είναι ο αριθμός των εγκατεστημένων μονάδων ισχύος.

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα ελάχιστα ύψη πτήσεως συνήθως θεωρείται ότι είναι όχι λιγότερο από 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το έδαφος κατά μήκος και πλησίον του ίχνους πτήσεως.

4.1.2 Ως εναλλακτικό στο 4.1.1 το αεροπλάνο επιχειρεί με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία σε ύψος τέτοιο, ώστε, σε περίπτωση βλάβης μιας μονάδας ισχύος, είναι δυνατόν να συνεχίσει την πτήση προς ένα αεροδρόμιο, όπου μπορεί να προσγειωθεί σύμφωνα με το 5.3, το ίχνος πτήσεως αποφεύγει το έδαφος και όλα τα εμπόδια κατά μήκος της διαδρομής εντός 8 χλμ. (4.3 ν.μ.) εκατέρωθεν του προτιθεμένου ίχνους κατά τουλάχιστον 600 μ. (2.000 πόδια). Επί πλέον, εάν χρησιμοποιείται τέτοια διαδικασία, τηρούνται οι ακόλουθες διατάξεις:
α) ο βαθμός ανόδου, όπως ορίζεται από το εγχειρίδιο πτήσης για την κατάλληλη μάζα και ύψος, που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του ίχνους πτήσεως μειώνεται κατά ένα ποσό ίσο με

1) $K\left(\frac{V_{S_0}}{185{,}2}\right)^2$ m/s, V_{S_0} εκφρασμένη σε χλμ/ώρα,

2) $K\left(\frac{V_{S_0}}{100}\right)^2$ m/s, V_{S_0} εκφρασμένη σε κόμβους,

3) $K\left(\frac{V_{S_0}}{100}\right)^2$ ft/min, V_{S_0} εκφρασμένη σε κόμβους,

και το K να έχει την ακόλουθη τιμή:

$K = 4{,}04 - \frac{5{,}40}{N}$ στην περίπτωση των 1) και 2), και

$K = 797 - \frac{1\,060}{N}$ στην περίπτωση του 3)

όπου N είναι ο αριθμός των εγκατεστημένων μονάδων ισχύος,
β) το αεροπλάνο συμμορφώνεται με το 4.1.1 στα 300 μ. (1.000 πόδια) πάνω από το αεροδρόμιο που χρησιμοποιείται ως εναλλαγής σε αυτή τη διαδικασία,
γ) μετά τη θεωρούμενη βλάβη μονάδας ισχύος, λαμβάνεται υπόψη η επίπτωση των ανέμων και των θερμοκρασιών επί του ίχνους πτήσεως,
δ) υποτίθεται ότι η μάζα του αεροπλάνου, καθώς προχωρεί κατά μήκος του προτιθεμένου ίχνους, μειώνεται προοδευτικά λόγω της κανονικής κατανάλωσης καυσίμου και λαδιού,
ε) είναι σύνηθες να υποτεθεί τέτοια απόρριψη καυσίμου, που είναι σύμφωνη με την άφιξη στο υπόψη αεροδρόμιο.

4.2 Δύο μονάδες ισχύος εκτός λειτουργίας
(έχει εφαρμογή μόνο σε αεροπλάνα με τέσσερις μονάδες ισχύος)

Λαμβάνεται υπόψη η πιθανότητα να παύσει η λειτουργία δύο μονάδων ισχύος, όταν το αεροπλάνο είναι πάνω από 90 λεπτά, με ταχύτητα πλεύσεως με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία, από αεροδρόμιο εναλλαγής. Αυτό γίνεται με την επιβεβαίωση ότι σε οποιοδήποτε τέτοιο σημείο ενδέχεται να συμβεί η διπλή αυτή βλάβη, το αεροπλάνο με τη διαμόρφωση και την ισχύ κινητήρων που ορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως μπορεί να φτάσει στο αεροδρόμιο εναλλαγής χωρίς να κατέβει από το ελάχιστο ύψος πτήσεως. Είναι σύνηθες να υποτεθεί τέτοια απόρριψη καυσίμου που είναι σύμφωνη με την άφιξη στο υπόψη αεροδρόμιο.

5. Προσγείωση

5.1 Μάζα

Η υπολογισμένη μάζα για τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης ή οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού δεν θα υπερβαίνει τη μέγιστη, που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης για το υψόμετρο του αεροδρομίου αυτού.

5.2 Απόσταση προσγείωσης

5.2.1 Αεροδρόμιο προτιθέμενης προσγείωσης

Η απόσταση προσγείωσης στο αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης, όπως προσδιορίζεται από το εγχειρίδιο πτήσης, δεν θα υπερβαίνει το 60 τοις εκατό της διαθέσιμης απόστασης προσγείωσης για:

α) την πιο κατάλληλη επιφάνεια προσγείωσης για προσγείωση με άπνοια και, εάν είναι πιο σοβαρή,

β) οποιαδήποτε άλλη επιφάνεια προσγείωσης που ενδέχεται να απαιτηθεί για προσγείωση λόγω αναμενόμενων συνθηκών ανέμου κατά τον χρόνο άφιξης.

5.2.2 Αεροδρόμια εναλλαγής

Η απόσταση προσγείωσης σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, όπως προσδιορίζεται από το εγχειρίδιο πτήσης, δεν θα υπερβαίνει το 70 τοις εκατό της διατιθέμενης απόστασης προσγείωσης για:

α) την πιο κατάλληλη επιφάνεια προσγείωσης για προσγείωση με άπνοια και, εάν είναι πιο σοβαρή,

β) οποιαδήποτε άλλη επιφάνεια προσγείωσης που ενδέχεται να απαιτηθεί για προσγείωση λόγω αναμενόμενων συνθηκών ανέμου κατά τον χρόνο άφιξης.

Σημείωση.- Η διαδικασία που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της απόστασης προσγείωσης περιγράφεται στο Προσάρτημα του παρόντος παραδείγματος.

5.3 Συνθήκες

Για τους σκοπούς του 5.2, οι αποστάσεις προσγείωσης δεν θα υπερβαίνουν εκείνες που αντιστοιχούν για:

α) την υπολογισμένη μάζα του αεροπλάνου για τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης,

β) ύψος ίσο με το υψόμετρο του αεροδρομίου,

γ) τους σκοπούς των 5.2.1 α) και 5.2.2 α), υπό άπνοια,

δ) τους σκοπούς των 5.2.1 β) και 5.2.2 β), όχι πάνω από 50 τοις εκατό της αναμενόμενης συνιστώσας ανέμου κατά μήκος του ίχνους προσγείωσης και αντίθετα με την κατεύθυνση προσγείωσης και όχι λιγότερο από 150 τοις εκατό της αναμενόμενης συνιστώσας ανέμου στην κατεύθυνση της προσγείωσης.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 1 ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ - ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΤΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ

1. Γενικά

1.1 Εκτός εάν άλλως καθορίζεται, θα εφαρμόζονται συνθήκες Τυπικής Ατμόσφαιρας και άπνοιας.

1.2 Η ισχύς των κινητήρων βασίζεται σε πίεση υδρατμού που αντιστοιχεί στο 80 τοις εκατό της σχετικής υγρασίας σε τυπικές συνθήκες. Όταν οι επιδόσεις καθορίζονται για θερμοκρασία πάνω από την τυπική, η πίεση υδρατμού για δεδομένο ύψος θεωρείται ότι παραμένει στην τιμή που αναφέρεται ανωτέρω για τυπικές ατμοσφαιρικές συνθήκες.

1.3 Κάθε ομάδα στοιχείων επιδόσεων, που απαιτείται για συγκεκριμένη κατάσταση πτήσεως, καθορίζεται με τα εξαρτήματα των συστημάτων ισχύος να απορροφούν την κανονική ποσότητα ισχύος που είναι κατάλληλη για αυτή την κατάσταση πτήσεως.

1.4 Επιλέγονται διάφορες θέσεις των πτερυγίων καμπυλότητας. Οι θέσεις αυτές επιτρέπεται να ποικίλλουν με τη μάζα, το ύψος και τη θερμοκρασία στην έκταση που αυτό θεωρείται σε συνέπεια με τις αποδεκτές πρακτικές λειτουργίας.

1.5 Η θέση του κέντρου βαρύτητας επιλέγεται εντός του επιτρεπτού εύρους, έτσι ώστε οι επιδόσεις που θα επιτυγχάνονται στη διαμόρφωση και ισχύ που υποδεικνύεται στους υπό εξέταση προσδιορισμούς να είναι οι ελάχιστες.

1.6 Οι επιδόσεις του αεροπλάνου θα καθορίζονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε υπό όλες τις συνθήκες οι εγκεκριμένοι περιορισμοί για το σύστημα ισχύος δεν θα υπερβαίνονται.

1.7 Οι καθορισθείσες επιδόσεις προγραμματίζονται κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να υπηρετούν άμεσα την επίδειξη συμμόρφωσης με τους περιορισμούς επιδόσεων λειτουργίας του αεροπλάνου.

2. Απογείωση

2.1 Γενικά

2.1.1 Τα στοιχεία επιδόσεων απογείωσης καθορίζονται:

α) για τις ακόλουθες συνθήκες:

1) επίπεδο θαλάσσης,

2) μάζα αεροπλάνου ίση με τη μέγιστη μάζα απογείωσης σε επίπεδο θαλάσσης,

3) επίπεδες, λείες, στεγνές και σκληρές επιφάνειες απογείωσης (αεροπλάνα ξηράς),

4) ήρεμα νερά δηλωμένης πυκνότητας (υδροπλάνα),

β) σε επιλεγμένο εύρος των ακόλουθων μεταβλητών:

1) ατμοσφαιρικές συνθήκες, δηλαδή: ύψος και επίσης βαρομετρικό ύψος και θερμοκρασία,

2) μάζα αεροπλάνου,

3) σταθερή ταχύτητα του ανέμου παράλληλη με την κατεύθυνση απογείωσης,

4) σταθερή ταχύτητα του ανέμου κάθετη προς την κατεύθυνση απογείωσης (υδροπλάνα),

5) ενιαία κλίση επιφάνειας απογείωσης (αεροπλάνα ξηράς),

6) τύπος επιφάνειας απογείωσης (αεροπλάνα ξηράς),

7) κατάσταση επιφάνειας νερού (υδροπλάνα),

8) πυκνότητα νερού (υδροπλάνα),

9) δύναμη ρευμάτων (υδροπλάνα).

2.1.2 Οι μέθοδοι διόρθωσης των στοιχείων επιδόσεων προς επίτευξη στοιχείων για δυσμενείς ατμοσφαιρικές συνθήκες περιλαμβάνουν την κατάλληλη πρόβλεψη για τυχόν αυξημένες ταχύτητες και τα ανοίγματα της θυρίδας ρύθμισης θερμοκρασίας κυλινδροκεφαλής ή των περσίδων ψυγείου των αναγκαίων υπό τις περιστάσεις αυτές για να διατηρούν θερμοκρασίες κινητήρα εντός των κατάλληλων ορίων.

2.1.3 Κατάλληλες ερμηνείες του όρου του συστήματος προσγείωσης, κλπ., για τα υδροπλάνα, θα γίνονται για να καλύψουν τη λειτουργία των ανασυρόμενων πλωτήρων, εάν διατίθενται.

2.2 Ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης

2.2.1 Η ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης είναι ταχύτητα αέρος (CAS), επιλεγμένη έτσι ώστε δεν είναι κατώτερη από:

α) 1,20V_{S1}, για αεροπλάνα με δύο μονάδες ισχύος,

β) 1,15V_{S1}, για αεροπλάνα που έχουν πάνω από δύο μονάδες ισχύος,

γ) 1,10 φορές την ελάχιστη ταχύτητα ελέγχου, VMC θα καθιερώνεται όπως καθορίζεται στο 2.3,

όπου η V_{S1} είναι κατάλληλη για τη διαμόρφωση, όπως περιγράφεται στα 2.3.1 β), γ) και δ).

2.3 Ελάχιστη ταχύτητα ελέγχου

2.3.1 Η ελάχιστη ταχύτητα ελέγχου, V_{MC}, καθορίζεται να μην υπερβαίνει ταχύτητα ίση με 1,2V_{S1}, όπου η V_{S1} αντιστοιχεί με τη μέγιστη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης με:

α) μέγιστη ισχύ απογείωσης σε όλες τις μονάδες ισχύος,

β) σύστημα προσγείωσης αναδιπλωμένο,

γ) πτερύγια καμπυλότητας σε θέση απογείωσης,

δ) θυρίδες ρύθμισης θερμοκρασίας κυλινδροκεφαλών και περσίδες ψυγείου στη θέση που συνιστάται για κανονική χρήση κατά την απογείωση,

ε) αεροπλάνο αντισταθμισμένο για απογείωση,

στ) αεροπλάνο στον αέρα και επίδραση εδάφους αμελητέα.

2.3.2 Η ελάχιστη ταχύτητα ελέγχου είναι τέτοια, ώστε, όταν οποιαδήποτε μονάδα ισχύος τεθεί εκτός λειτουργίας σε αυτήν την ταχύτητα, είναι δυνατόν να επανακτηθεί ο έλεγχος του αεροπλάνου με μια μονάδα ισχύος ακόμη εκτός λειτουργίας και να διατηρηθεί το αεροπλάνο σε ευθεία πτήση με αυτήν την ταχύτητα είτε με μηδενική εκτροπή είτε με κλίση όχι μεγαλύτερη από 5 μοίρες.

2.3.3 Από την ώρα που η μονάδα ισχύος έπαυσε να λειτουργεί μέχρι την ώρα κατά την οποία η επανάκτηση είναι πλήρης, δεν απαιτείται εξαιρετική ικανότητα, εγρήγορση, ή δύναμη εκ μέρους του χειριστή για να προληφθεί τυχόν απώλεια ύψους πέραν από εκείνη που εξυπακούεται από την απώλεια επιδόσεων ή τυχόν αλλαγή πορείας περισσότερο από 20 μοίρες, ούτε το αεροπλάνο θα πάρει επικίνδυνη στάση.

2.3.4 Επιδεικνύεται ότι για να διατηρηθεί το αεροπλάνο σε σταθερή ευθεία πτήση με αυτήν την ταχύτητα μετά την επανάκτηση και πριν την εκ νέου αντιστάθμιση δεν απαιτεί δύναμη ελέγχου του κάθετου πηδαλίου που υπερβαίνει τα 800 N και δεν είναι αναγκαίο για το πλήρωμα διακυβέρνησης να ελαττώσει την ισχύ των υπόλοιπων μονάδων ισχύος.

2.4 Κρίσιμο σημείο

2.4.1 Το κρίσιμο σημείο είναι ένα επιλεγμένο σημείο, στο οποίο, για σκοπούς προσδιορισμού της απόστασης επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως και του ίχνους απογείωσης, θεωρείται ότι θα συμβεί βλάβη στην κρίσιμη μονάδα ισχύος. Ο χειριστής έχει στη διάθεσή του άμεσα και αξιόπιστα μέσα για να προσδιορίσει πότε έχει φθάσει στο κρίσιμο σημείο.

2.4.2 Εάν το κρίσιμο σημείο βρίσκεται έτσι, ώστε η ταχύτητα αέρος σε εκείνο το σημείο είναι μικρότερη από την ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης, επιδεικνύεται ότι, στην περίπτωση ξαφνικής βλάβης της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε όλες τις ταχύτητες μέχρι την ελάχιστη ταχύτητα που αντιστοιχεί στο κρίσιμο σημείο, το αεροπλάνο είναι ελεγχόμενο ικανοποιητικά και ότι η απογείωση μπορεί να συνεχισθεί ασφαλώς, χρησιμοποιώντας φυσιολογική επιδεξιότητα χειρισμού, χωρίς μείωση της ώσης των υπόλοιπων μονάδων ισχύος.

2.5 Απαιτούμενη απόσταση επιτάχυνσης - επιβράδυνσης μέχρι στάσεως

2.5.1 Η απαιτούμενη απόσταση επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως είναι η απόσταση που απαιτείται για να φθάσει το κρίσιμο σημείο από την έναρξη απογείωσης από στάση και, θεωρώντας ότι η κρίσιμη μονάδα ισχύος θα τεθεί ξαφνικά εκτός λειτουργίας σε αυτό το σημείο, να σταματήσει, εάν πρόκειται για αεροπλάνο ξηράς, ή να έλθει το αεροπλάνο σε ταχύτητα περίπου 6χλμ/ώρα (3 κόμβους), εάν πρόκειται για υδροπλάνο.

2.5.2 Η χρήση μέσων πέδησης επιπρόσθετα προς, ή αντί των, φρένων τροχών επιτρέπεται για τον καθορισμό αυτής της απόστασης, υπό τον όρο ότι θα είναι αξιόπιστα και ότι ο τρόπος εφαρμογής τους είναι τέτοιος, ώστε να αναμένονται συνεπή αποτελέσματα υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας, και υπό τον όρο ότι δεν απαιτείται εξαιρετική επιδεξιότητα για τον έλεγχο του αεροπλάνου.

2.5.3 Το σύστημα προσγείωσης παραμένει εκτεταμένο σε όλη αυτή την απόσταση.

2.6 Ίχνος απογείωσης

2.6.1 Γενικά

2.6.1.1 Το ίχνος απογείωσης καθορίζεται είτε με τη μέθοδο των στοιχείων, 2.6.2, ή με τη συνεχή μέθοδο, 2.6.3, ή με κάθε αποδεκτό συνδυασμό αμφοτέρων.

2.6.1.2 Επιτρέπεται η ρύθμιση των διατάξεων του 2.6.2.1 γ) 1) και 2.6.3.1 γ), όταν το ίχνος απογείωσης θα επηρεαζόταν από τη χρήση αυτόματης συσκευής αλλαγής του βήματος, υπό την προϋπόθεση ότι επιδεικνύεται επίπεδο επιδόσεων ασφάλειας που επεξηγείται από το 2.6.

2.6.2 Μέθοδος των στοιχείων

2.6.2.1 Προκειμένου να ορισθεί το ίχνος απογείωσης, καθορίζονται τα ακόλουθα στοιχεία:

α) η απόσταση που απαιτείται για να επιταχυνθεί το αεροπλάνο από στάση προς εκκίνηση μέχρι το σημείο στο οποίο η ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης κατά πρώτον επιτυγχάνεται, υπό τις ακόλουθες συνθήκες:

1) η κρίσιμη μονάδα ισχύος τίθεται εκτός λειτουργίας στο κρίσιμο σημείο,

2) το αεροπλάνο παραμένει επί ή κοντά στο έδαφος

3) το σύστημα προσγείωσης παραμένει εκτεταμένο.

β) η οριζόντια απόσταση που διανύεται και το ύψος που επιτυγχάνεται από το αεροπλάνο που επιχειρεί με την ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης, κατά τον χρόνο που απαιτείται για να ανασυρθεί το σύστημα προσγείωσης, η ανάσυρση αρχίζει στο τέλος του 2.6.2.1 α) με:

1) την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, την έλικά του να γυρίζει ελεύθερα και το χειριστήριο του βήματος της έλικας στη θέση που συνιστάται για κανονική χρήση κατά την απογείωση, εκτός του ότι, εάν η ολοκλήρωση της ανάσυρσης του συστήματος προσγείωσης συμβεί αργότερα από τη συμπλήρωση του σταματήματος της έλικας που ενεργοποιείται σύμφωνα με το 2.6.2.1 γ) 1), η έλικα μπορεί να θεωρηθεί ότι θα σταματήσει μέσα στον υπόλοιπο χρόνο που απαιτείται για να ανασυρθεί το σύστημα προσγείωσης.

2) το σύστημα προσγείωσης εκτεταμένο.

γ) όταν η ολοκλήρωση της ανάσυρσης του συστήμα-

τος προσγείωσης συμβεί νωρίτερα από τη ολοκλήρωση του σταματήματος της έλικας, η οριζόντια απόσταση που διανύεται και το ύψος που επιτυγχάνεται από το αεροπλάνο κατά τον χρόνο που πέρασε από το τέλος του 2.6.2.1 β) μέχρις ότου η περιστροφή της ανενεργού έλικας έχει σταματήσει, όταν:

1) η λειτουργία σταματήματος της έλικας δεν αρχίζει νωρίτερα από τη στιγμή που το αεροπλάνο έχει επιτύχει συνολικό ύψος 15,2 μ. (50 ποδών) πάνω από την επιφάνεια απογείωσης,

2) η ταχύτητα του αεροπλάνου είναι ίση με την ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης,

3) το σύστημα προσγείωσης έχει ανασυρθεί,

4) η ανενεργός έλικα γυρίζει ελεύθερα με το χειριστήριο του βήματος της έλικας στη θέση που συνιστάται για κανονική χρήση κατά την απογείωση.

δ) η οριζόντια απόσταση που διανύεται και το ύψος που επιτυγχάνεται από το αεροπλάνο κατά το χρόνο που πέρασε από το τέλος του 2.6.2.1 γ) μέχρις ότου φθάσει στο χρονικό όριο της χρήσης ισχύος απογείωσης, ενώ θα επιχειρεί με ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης, με:

1) την ανενεργό έλικα πτερωμένη,

2) το σύστημα προσγείωσης αναδιπλωμένο.

Ο χρόνος που πέρασε από την έναρξη της απογείωσης δεν είναι αναγκαίο να εκτείνεται πέραν του συνόλου των πέντε λεπτών.

ε) η κλίση του ίχνους πτήσεως με το αεροπλάνο στη διαμόρφωση που καθορίζεται στο 2.6.2.1 δ) και με τις υπόλοιπες μονάδες ισχύος να λειτουργούν εντός των περιορισμών μέγιστης συνεχούς ισχύος, όπου το χρονικό όριο για τη χρήση της ισχύος απογείωσης είναι λιγότερο από πέντε λεπτά.

2.6.2.2 Εάν διατίθενται ικανοποιητικά στοιχεία, οι διακυμάνσεις στην οπισθέλκουσα της έλικας κατά την πτέρωση και του συστήματος προσγείωσης καθ' όλη τη διάρκεια της περιόδου ανάσυρσης επιτρέπεται να ληφθούν υπόψη για τον υπολογισμό των κατάλληλων μερών των στοιχείων.

2.6.2.3 Κατά τη διάρκεια της απογείωσης και της επακόλουθης ανόδου που αντιπροσωπεύονται από τα στοιχεία, η θέση του διακόπτη των πτερυγίων καμπυλότητας δεν μεταβάλλεται, εκτός του ότι οι αλλαγές που έγιναν πριν φθάσει στο κρίσιμο σημείο, και όχι ενωρίτερα από 1 λεπτό από τότε που το κρίσιμο σημείο έχει περάσει, επιτρέπονται. Στην περίπτωση αυτή, επιδεικνύεται ότι οι αλλαγές αυτές μπορούν να ολοκληρωθούν χωρίς υπέρμετρη επιδεξιότητα, συγκέντρωση, ή προσπάθεια εκ μέρους του χειριστή.

2.6.3 Συνεχής μέθοδος

2.6.3.1 Το ίχνος απογείωσης καθορίζεται από πραγματική απογείωση κατά την διάρκεια της οποίας:

α) η κρίσιμη μονάδα ισχύος καθίσταται ανενεργός στο κρίσιμο σημείο,

β) η άνοδος δεν αρχίζει, μέχρις ότου επιτευχθεί η ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης και η ταχύτητα αέρος δεν πέφτει κάτω από αυτήν την τιμή κατά την επακόλουθη άνοδο,

γ) η ανάσυρση του συστήματος προσγείωσης δεν αρχίζει, πριν το αεροπλάνο φθάσει την ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης,

δ) η θέση του χειριστηρίου των πτερυγίων καμπυλότητας δεν μεταβάλλεται, εκτός του ότι οι αλλαγές που έγιναν πριν φθάσει το κρίσιμο σημείο, και όχι ενωρίτερα από 1 λεπτό αφού έχει περάσει το κρίσιμο σημείο, επιτρέπονται. Στην περίπτωση αυτή, επιδεικνύεται ότι οι αλλαγές αυτές μπορούν να ολοκληρωθούν χωρίς υπέρμετρη επιδεξιότητα, συγκέντρωση, ή προσπάθεια εκ μέρους του χειριστή.

ε) η λειτουργία σταματήματος της έλικας δεν αρχίζει, μέχρις ότου το αεροπλάνο θα έχει ανέλθει σε ύψος 15,2 μ. (50 ποδών) πάνω από την επιφάνεια απογείωσης.

2.6.3.2 Κατάλληλες μέθοδοι παρέχονται και εφαρμόζονται για να ληφθεί υπόψη και να διορθωθεί, κάθε κατακόρυφη βαθμίδα ταχύτητας ανέμου, που ενδέχεται να υπάρχει κατά τη διάρκεια της απογείωσης.

2.7 Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης

Η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης είναι η οριζόντια απόσταση κατά μήκος του ίχνους πτήσεως απογείωσης από την έναρξη απογείωσης έως ένα σημείο όπου το αεροπλάνο αποκτά ύψος 15,2 μ. (50 ποδών) πάνω από την επιφάνεια της απογείωσης.

2.8 Συνυπολογισμός θερμοκρασίας

Συντελεστές διόρθωσης λειτουργίας για τη μάζα απογείωσης και την απόσταση απογείωσης καθορίζονται προκειμένου να συνυπολογισθεί η θερμοκρασία πάνω κάτω από εκείνων της Τυπικής Ατμόσφαιρας. Οι συντελεστές αυτοί εξασφαλίζονται ως ακολούθως:

α) Για κάθε συγκεκριμένο τύπο αεροπλάνου ο μέσος πλήρης συνυπολογισμός της θερμοκρασίας υπολογίζεται για το εύρος της μάζας και των υψών πάνω από τη στάθμη θαλάσσης και για θερμοκρασίες περιβάλλοντος, που αναμένονται κατά την πτητική λειτουργία. Συνυπολογίζεται η επίδραση της θερμοκρασίας τόσο στα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά του αεροπλάνου όσο και στην ισχύ του κινητήρα. Ο πλήρης συνυπολογισμός της θερμοκρασίας εκφράζεται ανά βαθμό θερμοκρασίας από την άποψη της διόρθωσης της μάζας ή της διόρθωσης της απόστασης απογείωσης και αλλαγής, εάν υπάρχει, στη θέση του κρίσιμου σημείου.

β) Όπου χρησιμοποιείται το 2.6.2 για να καθορίσει το ίχνος απογείωσης, οι συντελεστές διόρθωσης λειτουργίας για τη μάζα του αεροπλάνου και την απόσταση απογείωσης είναι τουλάχιστον το ήμισυ από τις πλήρεις τιμές του συνυπολογισμού. Όπου χρησιμοποιείται το 2.6.3, για να καθορίσει το ίχνος απογείωσης, οι συντελεστές διόρθωσης λειτουργίας για τη μάζα του αεροπλάνου και την ταχύτητα απογείωσης είναι ίσοι με τις πλήρεις τιμές του συνυπολογισμού. Με αμφότερες τις μεθόδους, η θέση του κρίσιμου σημείου διορθώνεται περαιτέρω με το μέσο ποσό, που είναι απαραίτητο για να εξασφαλίζει ότι το αεροπλάνο μπορεί να ακινητοποιηθεί εντός του μήκους του διαδρόμου στη θερμοκρασία περιβάλλοντος, εκτός του ότι η ταχύτητα στο κρίσιμο σημείο δεν είναι μικρότερη από ένα ελάχιστο στο οποίο το αεροπλάνο μπορεί να ελέγχεται με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας.

3. Προσγείωση

3.1 Γενικά

Οι επιδόσεις προσγείωσης υπολογίζονται:

α) για τις ακόλουθες συνθήκες:

1) επίπεδο θαλάσσης,

2) μάζα αεροπλάνου ίση με τη μέγιστη μάζα προσγείωσης στο επίπεδο θαλάσσης,

3) επίπεδες, λείες, στεγνές και σκληρές επιφάνειες προσγείωσης (αεροπλάνα ξηράς),

4) ήρεμα νερά δηλωμένης πυκνότητας (υδροπλάνα),

β) σε επιλεγμένο εύρος των ακόλουθων μεταβλητών:

1) ατμοσφαιρικές συνθήκες, δηλαδή: ύψος και επίσης βαρομετρικό ύψος και θερμοκρασία,

2) μάζα αεροπλάνου,

3) σταθερή ταχύτητα ανέμου παράλληλη προς τη διεύθυνση της προσγείωσης,

4) ενιαία κλίση επιφάνειας προσγείωσης (αεροπλάνα ξηράς),

5) τύπος επιφάνειας προσγείωσης (αεροπλάνα ξηράς),

6) συνθήκες επιφάνειας νερού (υδροπλάνα),

7) πυκνότητα νερού (υδροπλάνα),

8) δύναμη ρευμάτων (υδροπλάνα).

3.2 Απόσταση προσγείωσης

3.2.1 Η απόσταση προσγείωσης είναι η οριζόντια απόσταση μεταξύ εκείνου του σημείου επί της επιφανείας προσγείωσης, στο οποίο το αεροπλάνο θα φθάσει σε πλήρη στάση, ή, για υδροπλάνα, σε ταχύτητα περίπου 6 χλμ/ώρα (3 κόμβους) και εκείνου του σημείου στην επιφάνεια προσγείωσης από το οποίο το αεροπλάνο απέχει 15,2 μ. (50 πόδια).

3.3 Τεχνική προσγείωσης

3.3.1 Για τον υπολογισμό της απόστασης προσγείωσης:

α) αμέσως πριν φτάσει στο ύψος των 15,2 μ. (50 ποδών), διατηρείται σταθερή προσέγγιση, το σύστημα προσγείωσης πλήρως εκτεταμένο, με ταχύτητα αέρος όχι μικρότερη από 1,3Vso,

β) το ρύγχος του αεροπλάνου δεν πιέζεται σε πτήση ούτε η προς τα εμπρός ώση αυξάνεται με εφαρμογή ισχύος κινητήρα μετά την άφιξη στο ύψος των 15,2 μ. (50 ποδών),

γ) το χειριστήριο των πτερυγίων καμπυλότητας τίθεται στη θέση προσγείωσης, και παραμένει σταθερός κατά την τελική προσέγγιση, την οριζοντίωση και το σημείο επαφής τροχών και στην επιφάνεια προσγείωσης σε ταχύτητες αέρος πάνω από 0,9Vso. Όταν το αεροπλάνο είναι στην επιφάνεια προσγείωσης και η ταχύτητα αέρος έχει πέσει κάτω από 0,9Vso, επιτρέπεται η αλλαγή της θέσης του χειριστηρίου των πτερυγίων καμπυλότητας,

δ) η προσγείωση γίνεται κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να μην υπάρχει υπερβολική κατακόρυφη επιτάχυνση, ούτε υπερβολική τάση αναπηδήσεων και χωρίς την εμφάνιση οποιωνδήποτε ανεξέλεγκτων ή άλλως ανεπιθύμητων πτητικών χαρακτηριστικών στο έδαφος (ή στο νερό), και έτσι ώστε η επανάληψή της δεν απαιτεί είτε κάποιον εξαιρετικό βαθμό επιδεξιότητας εκ μέρους του χειριστή, είτε εξαιρετικά ευνοϊκές συνθήκες,

ε) τα φρένα των τροχών δεν χρησιμοποιούνται κατά τέτοιον τρόπο, ώστε να γίνει υπερβολική φθορά των φρένων ή ελαστικών, και οι πιέσεις λειτουργίας του συστήματος πέδησης δεν υπερβαίνουν τις εγκεκριμένες.

3.3.2 Επιπρόσθετα προς, ή αντί των, φρένων των τροχών, άλλα αξιόπιστα μέσα πέδησης επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της απόστασης προσγείωσης, υπό τον όρο ότι ο τρόπος εφαρμογής τους είναι τέτοιος, ώστε μπορεί να αναμένονται συνεπή αποτελέσματα υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας και ότι δεν απαιτείται εξαιρετική δεξιότητα για τον έλεγχο του αεροπλάνου.

3.3.3 Η βαθμίδα της σταθερής προσέγγισης και οι λεπτομέρειες της τεχνικής, που χρησιμοποιείται στον προσδιορισμό της απόστασης προσγείωσης, μαζί με τέτοιες αποκλίσεις στην τεχνική όπως προτείνονται για προσγείωση με τις κρίσιμες μονάδες ισχύος εκτός λειτουργίας, και όποια υπολογίσιμη διαφοροποίηση στην απόσταση απογείωσης ένεκα αυτού, αναφέρονται στο εγχειρίδιο πτήσης.

Παράδειγμα 2

Σκοπός και εύρος

Σκοπός του παραδείγματος που ακολουθεί είναι να απεικονίσει το επίπεδο επιδόσεων, που προβλέπεται από τις διατάξεις του Κεφαλαίου 5, όπως εφαρμόζεται στους τύπους των αεροπλάνων που περιγράφονται κατωτέρω.

Το υλικό αυτό περιλαμβανόταν κατ' ουσία στο Συνημμένο Α στη αντικατασταθείσα έκδοση του Παραρτήματος 6, που ετέθη σε εφαρμογή την 1η Μαΐου 1953. Βασίζεται στον τύπο των απαιτήσεων που θεσπίσθηκαν από τη Μόνιμη Επιτροπή Επιδόσεων* με τέτοιες λεπτομερείς αλλαγές, που είναι αναγκαίες για να το κάνουν να ανακλά όσο το δυνατόν καλύτερα τον κώδικα επιδόσεων που έχει χρησιμοποιηθεί επί εθνικής βάσεως.

* Η Μόνιμη Επιτροπή Επιδόσεων του ICAO, ιδρύθηκε ως το αποτέλεσμα εισηγήσεων των Επιτροπών Πτητικής Ικανότητας και Επιχειρήσεων των τεσσάρων συναντήσεων το 1951, που συνήλθαν μεταξύ του 1951 και του 1953.

Ένας μεγάλος αριθμός πολιτικών αεροσκαφών μεταφορών έχει κατασκευασθεί και επιχειρεί σύμφωνα με τους κώδικες αυτούς. Τα αεροπλάνα αυτά κινούνται με παλινδρομικούς κινητήρες, στροβιλοελικοφόρους, και στροβιλοπροωθητήρες. Καλύπτουν δικινητήρια και τετρακινητήρια αεροπλάνα σε ένα εύρος μάζας από 5.500 kg έως 70.000 kg με ταχύτητες απωλείας στηρίξεως, V_{SO}, από περίπου 110 έως 170 χλμ/ώρα (60 έως 90 κόμβους) και σε ένα φορτίο πτερύγων από περίπου 120 έως 350 kg/$μ^2$. Οι ταχύτητες πλεύσεως ποικίλουν μέχρι τα 740 χλμ/ώρα (400 κόμβους). Τα αεροπλάνα αυτά χρησιμοποιούνται κατά ένα μεγάλο εύρος υψών, θερμοκρασίας αέρα και συνθηκών υγρασίας.

Αν και μόνο η προηγούμενη εμπειρία μπορεί να δικαιολογήσει το γεγονός, ότι το παράδειγμα αυτό απεικονίζει το επίπεδο επιδόσεων που προβλέπεται από τα Πρότυπα και τις Συνιστώμενες Πρακτικές του Κεφαλαίου 5, θεωρείται ότι έχει εφαρμογή, εκτός από μερικές αποκλίσεις στις λεπτομέρειες που απαιτούνται για να καλύψουν ειδικές περιπτώσεις, σε ένα ευρύτερο πεδίο χαρακτηριστικών αεροσκαφών. Επιφύλαξη θα πρέπει πάντως να διατυπωθεί όσον αφορά ένα σημείο. Ο προσδιορισμός της απόστασης προσγείωσης του παρόντος παραδείγματος, που δεν εξάγεται με την ίδια μέθοδο όπως άλλοι προσδιορισμοί, είναι έγκυρος μόνο για το εύρος των συνθηκών που εκτίθενται για το Παράδειγμα 1 του παρόντος Συνημμένου.

Το παράδειγμα αυτό δεν προορίζεται για εφαρμογή σε αεροπλάνα που έχουν ικανότητες βραχείας απογείωσης και προσγείωσης (STOL) ή κάθετης απογείωσης και προσγείωσης (VTOL).

Δεν έχει γίνει λεπτομερής μελέτη για την εφαρμογή του παρόντος παραδείγματος σε πτητικές λειτουργίες με συνθήκες παντός καιρού. Η εγκυρότητα του παραδείγματος αυτού δεν έχει συνεπώς καθιερωθεί για πτητικές λειτουργίες που ενδέχεται να αφορούν χαμηλά αποφασιστικά σχετικά ύψη και να συνδέονται με επιχειρησιακές τεχνικές και διαδικασίες χαμηλών καιρικών ελαχίστων.

1. Ορισμοί

Αναμενόμενος (Expected). Χρησιμοποιούμενος σε σχέση με διάφορες πλευρές επιδόσεων (π.χ. βαθμός ή βαθμίδα ανόδου), ο όρος αυτός σημαίνει τις τυπικές επιδόσεις για τον τύπο, στις σχετικές συνθήκες (π.χ. μάζα, ύψος και θερμοκρασία).

Δηλωμένες αποστάσεις (Declared distances).

α) Διαθέσιμη Απόσταση για Απογείωση (TORA). Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται ως διαθέσιμο και κατάλληλο για τη διαδρομή εδάφους απογειούμενου αεροπλάνου.

β) Διαθέσιμη Απόσταση Απογείωσης (TODA). Το μήκος της διαθέσιμης διαδρομής απογείωσης συν το μήκος της ελεύθερης εμποδίων περιοχής (clearway), εάν διατίθεται.

γ) Διαθέσιμη Απόσταση Επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως (ASDA). Το διαθέσιμο μήκος της διαδρομής απογείωσης συν το μήκος της περιοχής ακινητοποίησης (stopway), εάν διατίθεται.

δ) Διαθέσιμη Απόσταση Προσγείωσης (LDA). Το μήκος του διαδρόμου που δηλώνεται ως διαθέσιμο και κατάλληλο για τη διαδρομή εδάφους προσγειούμενου αεροπλάνου.

Σημείωση.- Ο υπολογισμός των δηλωμένων αποστάσεων περιγράφεται στο Παράρτημα 14, Τόμος I, Συνημμένο A.

Δηλωμένη θερμοκρασία (Declared temperature). Μια θερμοκρασία που επιλέγεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε, όταν χρησιμοποιείται για σκοπούς επιδόσεων, σε μια σειρά επιχειρήσεων, το μέσο επίπεδο ασφαλείας δεν είναι λιγότερο από αυτό που θα επιτυγχανόταν με τη χρήση επίσημων θερμοκρασιών πρόγνωσης.

Επιφάνεια απογείωσης (Take-off surface). Εκείνο το μέρος της επιφάνειας αεροδρομίου το οποίο η αρχή του αεροδρομίου έχει δηλώσει ως διαθέσιμο για την κανονική διαδρομή στο έδαφος ή το νερό αεροπλάνων που απογειώνονται σε συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Επιφάνεια προσγείωσης (Landing surface). Το μέρος της επιφάνειας αεροδρομίου, το οποίο η αρχή του αεροδρομίου έχει δηλώσει ως διαθέσιμο για την κανονική διαδρομή στο έδαφος ή το νερό αεροπλάνων, που προσγειώνονται σε συγκεκριμένη κατεύθυνση.

Καθαρή βαθμίδα (Net gradient). Η καθαρή βαθμίδα ανόδου σε όλες αυτές τις απαιτήσεις είναι η αναμενόμενη βαθμίδα ανόδου, που ελαττώνεται από τις επιδόσεις του ελιγμού (π.χ. εκείνη η βαθμίδα ανόδου η απαραίτητη να παρέχει ισχύ για ελιγμό) και από το περιθώριο (π.χ. η βαθμίδα ανόδου η αναγκαία για να παρέχει εκείνες τις αποκλίσεις στις επιδόσεις οι οποίες δεν αναμένεται να ληφθούν σοβαρά υπόψη επιχειρησιακά).

Υγρασία αναφοράς (Reference humidity). Η σχέση μεταξύ θερμοκρασίας και υγρασίας αναφοράς ορίζεται ως εξής:

- σε θερμοκρασίες επί και κάτω από τον ISA, 80 τοις εκατό σχετική υγρασία,
- σε θερμοκρασίες επί και πάνω από τον ISA + 28°C, 34 τοις εκατό σχετική υγρασία,
- σε θερμοκρασίες μεταξύ ISA και ISA + 28°C, η σχετική υγρασία ποικίλει γραμμικά μεταξύ της υγρασίας που καθορίζεται για αυτές τις θερμοκρασίες.

Ύψος (Height). Η κατακόρυφη απόσταση επιπέδου, σημείου, ή αντικειμένου που θεωρείται ως σημείο, μετρούμενη από καθορισμένο δεδομένο.

Σημείωση.- Για τους σκοπούς του παρόντος παραδείγματος, το σημείο που αναφέρεται ανωτέρω είναι το χαμηλότερο μέρος του αεροπλάνου και το καθορισμένο δεδομένο είναι η επιφάνεια απογείωσης ή προσγείωσης, οποιοδήποτε έχει εφαρμογή.

TAS (Αληθής Ταχύτητα αέρος - True airspeed). Η ταχύτητα του αεροπλάνου σε σχέση με τον αδιατάρακτο αέρα.

Σημείωση.- Βλέπε Κεφάλαιο 1 και Παραρτήματα 8 και 14, Τόμος I για άλλους ορισμούς.

2. Απογείωση

2.1 Μάζα

Η μάζα του αεροπλάνου κατά την απογείωση δεν πρέπει να υπερβαίνει τη μέγιστη μάζα απογείωσης, που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης για το ύψος και τη θερμοκρασία, στα οποία πρόκειται να γίνει η απογείωση.

2.2 Επιδόσεις

Οι επιδόσεις του αεροπλάνου, όπως καθορίζονται από τις πληροφορίες που περιέχονται στο εγχειρίδιο πτήσης, είναι τέτοιες, ώστε:

α) η απαιτούμενη απόσταση επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση διακοπής επιτάχυνσης,

β) η απαιτούμενη διαδρομή απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη διαδρομή απογείωσης,

γ) η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει τη διαθέσιμη απόσταση απογείωσης,

δ) το καθαρό ίχνος πτήσεως απογείωσης, που αρχίζει σε ένα σημείο 10,7 μ. (35 πόδια) πάνω από το έδαφος στο τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης, παρέχει κατακόρυφο περιθώριο όχι λιγότερο από 6 μ. (20 πόδια) συν 0,005D πάνω από όλα τα εμπόδια που κείνται εντός 60 μ. συν το ήμισυ του εκπετάσματος των πτερύγων του αεροπλάνου συν 0,125D εκατέρωθεν του προτιθέμενου ίχνους, μέχρις ότου το σχετικό ύψος, που ορίζεται στο εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης για πτήση κατά τη διαδρομή, έχει επιτευχθεί. Πέρα από αυτό, τα εμπόδια που κείνται πέραν από τα 1.500 μ. εκατέρωθεν του ίχνους πτήσεως δεν απαιτείται να έχουν απόσταση ασφαλείας.

Η απόσταση D είναι η οριζόντια απόσταση που έχει διανύσει το αεροπλάνο από το άκρο της διαθέσιμης απόστασης απογείωσης.

Σημείωση.- Αυτό δεν είναι αναγκαίο να μεταφερθεί πέρα από το σημείο στο οποίο το αεροπλάνο θα μπορούσε, χωρίς να κερδίσει περαιτέρω ύψος, να αρχίσει διαδικασία προσγείωσης στο αεροδρόμιο απογείωσης ή, εναλλακτικά, έχει αποκτήσει το ελάχιστο ύψος ασφαλείας για να αρχίσει πτήση προς άλλο αεροδρόμιο.

Πάντως, η αποφυγή πλευρικών εμποδίων τείνει να μειωθεί (κάτω από τις τιμές που αναφέρονται ανωτέρω), όταν, και στην έκταση που, αυτό εγγυάται από ειδικές διατάξεις ή συνθήκες, οι οποίες βοηθούν το

χειριστή να αποφύγει ακούσιες πλευρικές αποκλίσεις από το προτιθέμενο ίχνος πτήσεως. Για παράδειγμα, ιδιαίτερα σε φτωχές καιρικές συνθήκες, ένα ακριβές ραδιοβοήθημα μπορεί να βοηθήσει τον χειριστή να διατηρήσει το προτιθέμενο ίχνος πτήσης. Επίσης, όταν η απογείωση πραγματοποιείται υπό συνθήκες επαρκώς καλής ορατότητας, μπορεί σε ορισμένες περιπτώσεις να αποφευχθούν τα εμπόδια, τα οποία είναι σαφώς ορατά αλλά μπορεί να είναι εντός των πλευρικών ορίων, που αναφέρονται στο 2.2 δ).

Σημείωση.- Οι διαδικασίες, που χρησιμοποιούνται για τον προσδιορισμό της απαιτούμενης απόστασης επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως, της απαιτούμενης διαδρομής απογείωσης, της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης και του καθαρού ίχνους πτήσης απογείωσης, περιγράφονται στο Προσάρτημα του παρόντος παραδείγματος.

2.3 Συνθήκες

Για τους σκοπούς των 2.1 και 2.2, οι επιδόσεις είναι εκείνες που αντιστοιχούν:

α) στη μάζα του αεροπλάνου κατά την έναρξη της απογείωσης,

β) σε ύψος ίσο με το υψόμετρο του αεροδρομίου,

γ) είτε στη θερμοκρασία περιβάλλοντος κατά το χρόνο της απογείωσης, είτε σε δηλωμένη θερμοκρασία που δίνει αντίστοιχο μέσο επίπεδο επιδόσεων,

και για τους σκοπούς του 2.2:

δ) στην κλίση του διαδρόμου προς την κατεύθυνση απογείωσης (αεροπλάνα ξηράς),

ε) σε όχι περισσότερο από 50 τοις εκατό της αναφερθείσας συνιστώσας ανέμου αντίθετου προς την κατεύθυνση της απογείωσης, και όχι λιγότερο από 150 τοις εκατό της αναφερθείσας συνιστώσας ανέμου προς την κατεύθυνση της απογείωσης. Σε ορισμένες περιπτώσεις πτητικών λειτουργιών υδροπλάνων, θεωρήθηκε αναγκαίο να ληφθεί υπόψη η αναφερθείσα συνιστώσα ανέμου κάθετα προς την κατεύθυνση της απογείωσης.

2.4 Σημείο απώλειας ισχύος

Κατά την εφαρμογή του 2.2 το κρίσιμο σημείο, που έχει επιλεγεί για την καθιέρωση συμμόρφωσης με το 2.2.α), δεν είναι πλησιέστερα προς το σημείο έναρξης από εκείνο που χρησιμοποιείται για την καθιέρωση συμμόρφωσης με τα 2.2 β) και 2.2 γ).

2.5 Στροφές

Το καθαρό ίχνος πτήσεως μπορεί να περιλαμβάνει στροφές, υπό τον όρο ότι:

α) η ακτίνα σταθερής στροφής που αναλαμβάνεται δεν είναι μικρότερη από εκείνη που προγραμματίστηκε για το σκοπό αυτό στο εγχειρίδιο πτήσεως,

β) αν η σχεδιασθείσα αλλαγή κατεύθυνσης του ίχνους πτήσεως απογείωσης υπερβαίνει τις 15 μοίρες, το περιθώριο του καθαρού ίχνους πτήσεως απογείωσης πάνω από τα εμπόδια είναι τουλάχιστον 30 μ. (100 πόδια) κατά τη διάρκεια και μετά τη στροφή, και η κατάλληλη πρόβλεψη, όπως προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσεως, γίνεται στην υποτιθέμενη βαθμίδα ανόδου κατά τη διάρκεια της στροφής.

γ) η απόσταση D μετράται κατά μήκος του προτιθέμενου ίχνους.

3. Κατά τη διαδρομή

3.1 Όλες οι μονάδες ισχύος σε λειτουργία

Σε κάθε σημείο κατά μήκος της διαδρομής και της σχεδιασμένης απόκλισης από αυτή, η οροφή επιδόσεων με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία που είναι κατάλληλη για τη μάζα στο σημείο εκείνο, έχοντας υπόψη την ποσότητα καυσίμου και λαδιού που αναμένεται ότι θα καταναλωθούν, δεν είναι λιγότερη από το ελάχιστο ύψος (βλέπε Κεφάλαιο 4, 4.2.6) ή, εάν είναι μεγαλύτερη, το σχεδιασμένο ύψος που προτίθεται να διατηρηθεί με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία, προκειμένου να εξασφαλισθεί συμμόρφωση με τα 3.2 και 3.3.

3.2 Μια μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας

Από κάθε σημείο κατά μήκος της διαδρομής και των σχεδιασμένων αποκλίσεων από αυτή, είναι δυνατόν, σε περίπτωση που μια μονάδα ισχύος τεθεί εκτός λειτουργίας, να συνεχισθεί η πτήση προς ένα αεροδρόμιο εναλλαγής διαδρομής, όπου μπορεί να πραγματοποιηθεί μια προσγείωση σύμφωνα με το 4.2 και, με την άφιξη στο αεροδρόμιο, η καθαρή κλίση ανόδου δεν θα είναι μικρότερη από μηδέν σε ύψος 450 μ. (1.500 ποδών) πάνω από το υψόμετρο του αεροδρομίου.

3.3 Δύο μονάδες ισχύος εκτός λειτουργίας
(εφαρμόζεται μόνο σε αεροπλάνα με τέσσερις
μονάδες ισχύος)

Για κάθε σημείο κατά μήκος της διαδρομής ή των σχεδιασμένων αποκλίσεων από εκεί, στο οποίο το αεροπλάνο είναι πάνω από 90 λεπτά χρόνου πτήσεως, σε ταχύτητα πλεύσεως με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία από ένα αεροδρόμιο εναλλαγής διαδρομής, το καθαρό ίχνος πτήσεως με δύο μονάδες ισχύος εκτός λειτουργίας είναι τέτοιο, ώστε ένα ύψος τουλάχιστον 300 μ. (1.000 ποδών) πάνω από το έδαφος μπορεί να διατηρηθεί μέχρι την άφιξη στο αεροδρόμιο αυτό.

Σημείωση.- Το καθαρό ίχνος πτήσεως είναι εκείνο που επιτυγχάνεται από την αναμενόμενη βαθμίδα ανόδου ή καθόδου μειωμένο κατά 0.2 τοις εκατό.

3.4 Συνθήκες

Η ικανότητα συμμόρφωσης με τα 3.1, 3.2 και 3.3 υπολογίζεται:

α) είτε στη βάση των θερμοκρασιών πρόγνωσης, είτε στη βάση των δηλωμένων θερμοκρασιών που δίνουν ένα ισοδύναμο μέσο επίπεδο επιδόσεων,

β) στα στοιχεία πρόγνωσης για την ταχύτητα ανέμου έναντι του ύψους και της τοπικότητας που θεωρούνται για το σχέδιο πτήσης ως σύνολο,

γ) στην περίπτωση των 3.2 και 3.3, για την προγραμματισμένη βαθμίδα ανόδου ή βαθμίδα καθόδου μετά από απώλεια ισχύος κατάλληλη προς τη μάζα και το ύψος σε κάθε υποτιθέμενο σημείο,

δ) με βάση ότι, εάν το αεροπλάνο αναμένεται να κερδίσει ύψος σε κάποιο σημείο της πτήσης μετά από απώλεια ισχύος που έχει συμβεί, διατίθεται ικανοποιητική θετική καθαρή βαθμίδα ανόδου,

ε) στην περίπτωση του 3.2, με βάση ότι το ελάχιστο ύψος (βλέπε Κεφάλαιο 4, 4.2.6), που είναι κατάλληλο για κάθε σημείο μεταξύ της θέσης που υποτίθεται ότι έχει συμβεί η απώλεια στήριξης και του αεροδρομίου στο οποίο προτίθεται να ευθυγραμμισθεί, θα υπερκαλύπτεται,

στ) στην περίπτωση του 3.2, θα υπάρχει λογική πρόβλεψη για αναποφασιστικότητα και ναυτιλιακό σφάλμα στην περίπτωση βλάβης μονάδας ισχύος σε οποιοδήποτε σημείο.

4. Προσγείωση

4.1 Μάζα

Η υπολογιζόμενη μάζα για τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης ή όποιο εναλλακτικό αεροδρόμιο προορισμού δεν θα υπερβαίνει τη μέγιστη που προσδιορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης για το ύψος.

Η υπολογισμένη μάζα για τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης στο αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης ή οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού δεν θα υπερβαίνει τη μέγιστη, που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης για το υψόμετρο και τη θερμοκρασία όπου θα γίνει η προσγείωση.

4.2 Απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης

Η απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης στο αεροδρόμιο της προτιθέμενης προσγείωσης ή σε οποιοδήποτε αεροδρόμιο εναλλαγής, όπως ορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης, δεν θα υπερβαίνει την απόσταση προσγείωσης που διατίθεται για:

α) την πιο κατάλληλη επιφάνεια προσγείωσης για προσγείωση με άπνοια, και, εάν είναι ποιο σοβαρή,

β) όποια άλλη επιφάνεια προσγείωσης, που ενδεχομένως να απαιτηθεί για προσγείωση λόγω των αναμενόμενων συνθηκών ανέμου κατά τον χρόνο της άφιξης.

4.3 Συνθήκες

Για τους σκοπούς του 4.2, η απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης είναι εκείνη που αντιστοιχεί:

α) στην υπολογιζόμενη μάζα του αεροπλάνου για τον αναμενόμενο χρόνο προσγείωσης,

β) σε ύψος ίσο με το υψόμετρο του αεροδρομίου,

γ) στην αναμενόμενη θερμοκρασία, στην οποία πρόκειται να γίνει προσγείωση ή τη δηλωμένη θερμοκρασία, που δίνει ένα ισοδύναμο μέσο επίπεδο επιδόσεων,

δ) στην κλίση της επιφάνειας στην κατεύθυνση της προσγείωσης,

ε) για τους σκοπούς του 4.2 α), άπνοια,

στ) για τους σκοπούς του 4.2 β), όχι περισσότερο από το 50 τοις εκατό της αναμενόμενης συνιστώσας ανέμου κατά μήκος του ίχνους προσγείωσης και αντίθετα προς την κατεύθυνση της προσγείωσης και όχι λιγότερο από 150 τοις εκατό της αναμενόμενης συνιστώσας ανέμου προς την κατεύθυνση της προσγείωσης.

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΣΤΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ 2 ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΩΝ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟΝ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟ ΕΠΙΔΟΣΕΩΝ ΑΠΟΓΕΙΩΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΠΡΟΣΓΕΙΩΣΗΣ

1. Γενικά

1.1 Εκτός εάν άλλως αναφέρεται, θα εφαρμόζονται συνθήκες υγρασίας αναφοράς και άπνοιας.

1.2 Οι επιδόσεις του αεροπλάνου καθορίζεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε δεν υπερβαίνονται οι εγκεκριμένοι περιορισμοί πτητικής ικανότητας για το αεροπλάνο και τα συστήματά του.

1.3 Οι θέσεις των πτερυγίων καμπυλότητας θα επιλέγονται για να επιδειχθεί συμμόρφωση με τους προσδιορισμούς επιδόσεων.

Σημείωση.– Εναλλακτικές θέσεις πτερυγίων καμπυλότητας είναι διαθέσιμες, εάν είναι επιθυμητό, κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι συνεπείς με τις αποδεκτά απλές τεχνικές λειτουργίας.

1.4 Η θέση του κέντρου βάρους επιλέγεται εντός του επιτρεπτού εύρους, έτσι ώστε οι επιδόσεις, που επιτυγχάνονται στη διαμόρφωση και ισχύ που προβλέπεται στους υπό εξέταση προσδιορισμούς, είναι ελάχιστες.

1.5 Οι επιδόσεις του αεροπλάνου καθορίζονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε υπό όλες τις συνθήκες οι εγκεκριμένοι περιορισμοί για το σύστημα ισχύος δεν θα υπερβαίνονται.

1.6 Ενώ έχουν προσδιοριστεί συγκεκριμένες διαμορφώσεις των ψυκτικών περσίδων με βάση τη μέγιστη αναμενόμενη θερμοκρασία, η χρήση άλλων θέσεων είναι αποδεκτή υπό τον όρο ότι διατηρείται ένα αντίστοιχο επίπεδο ασφάλειας.

1.7 Οι καθορισμένες επιδόσεις έχουν προγραμματισθεί, έτσι ώστε να μπορούν να λειτουργήσουν άμεσα στην επίδειξη συμμόρφωσης με τους περιορισμούς επιδόσεων λειτουργίας του αεροπλάνου.

2. Απογείωση

2.1 Γενικά

2.1.1 Τα ακόλουθα στοιχεία απογείωσης προσδιορίζονται για πίεση επιπέδου θαλάσσης και θερμοκρασία Τυπικής Ατμόσφαιρας, και συνθήκες υγρασίας αναφοράς, με το αεροπλάνο στην αντίστοιχη μεγίστη μάζα απογείωσης για επίπεδη, λεία, στεγνή και σκληρή επιφάνεια απογείωσης (αεροπλάνα ξηράς) και για ήρεμα νερά δηλωμένης πυκνότητας (υδροπλάνα):

α) ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης και όποια άλλη σχετική ταχύτητα,

β) σημείο απώλειας ισχύος,
γ) κριτήριο σημείου απώλειας ισχύος,
π.χ. ανάγνωση ενδείκτη ταχύτητας αέρος,
} Σχετίζονται με τα στοιχεία δ), ε), στ)

δ) απαιτούμενη απόσταση επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως,

ε) απαιτούμενη διαδρομή απογείωσης,

στ) απαιτούμενη απόσταση απογείωσης,

ζ) καθαρό ίχνος πτήσεως απογείωσης,

η) στροφή ακτίνας σταθερού βαθμού 1 (180 μοίρες ανά λεπτό) που γίνεται με ταχύτητα αέρος που χρησιμοποιείται για να καθορισθεί το καθαρό ίχνος πτήσεως απογείωσης, και η αντίστοιχη μείωση της βαθμίδας ανόδου, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του 2.9.

2.1.2 Ο προσδιορισμός γίνεται επίσης για επιλεγμένο εύρος των ακόλουθων μεταβλητών :

α) μάζα αεροπλάνου,

β) βαρομετρικό ύψος στην επιφάνεια απογείωσης,

γ) εξωτερική θερμοκρασία αέρος,

δ) σταθερή ταχύτητα ανέμου παράλληλη προς την κατεύθυνση της απογείωσης,

ε) σταθερή ταχύτητα ανέμου κάθετη προς την κατεύθυνση απογείωσης (υδροπλάνα),

στ) κλίση επιφάνειας απογείωσης επί της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης (αεροπλάνα ξηράς),

ζ) κατάσταση επιφάνειας νερού (υδροπλάνα),

η) πυκνότητα νερού (υδροπλάνα),

θ) δύναμη ρευμάτων (υδροπλάνα),

ι) σημείο απώλειας ισχύος (υπό την αίρεση των διατάξεων του 2.4.3).

2.1.3 Γίνονται κατάλληλες ερμηνείες του όρου σύστημα προσγείωσης, κ.λ.π., για υδροπλάνα, για να καλυφθεί η λειτουργία των ανασυρόμενων πλωτήρων, εάν διατίθενται.

2.2 Ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης.

2.2.1 Η ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης είναι ταχύτητα αέρος (CAS) επιλεγμένη, έτσι ώστε να μην είναι μικρότερη από:

α) 1,20V_{S1}, για αεροπλάνα με δύο μονάδες ισχύος,

β) 1,15V_{S1}, για αεροπλάνα που έχουν πάνω από δύο μονάδες ισχύος,

γ) 1,10 φορές της ελάχιστης ταχύτητας ελέγχου, V_{MC}, που αποκτάται, όπως καθορίζεται στο 2.3,

δ) την ελάχιστη ταχύτητα που καθορίζεται στο 2.9.7.6,

όπου η V_{S1} είναι κατάλληλη για τη διαμόρφωση απογείωσης.

Σημείωση.- Βλέπε Παράδειγμα 1 για τον ορισμό του V_{S1}.

2.3 Ελάχιστη ταχύτητα ελέγχου

2.3.1 Η ελάχιστη ταχύτητα ελέγχου είναι τέτοια, ώστε, όταν οποιαδήποτε μονάδα ισχύος τεθεί εκτός λειτουργίας στην ταχύτητα αυτή, είναι δυνατόν να ανακτηθεί ο έλεγχος του αεροπλάνου με την μονάδα ισχύος ακόμη εκτός λειτουργίας και να διατηρηθεί το αεροπλάνο σε ευθεία πτήση με εκείνη την ταχύτητα είτε με μηδενική εκτροπή είτε με κλίση όχι πάνω από 5 μοίρες.

2.3.2 Από τον χρόνο που η μονάδα ισχύος τεθεί εκτός λειτουργίας μέχρι το χρόνο που ολοκληρώνεται η ανάκτηση, δεν απαιτείται εξαιρετική επιδεξιότητα, συναγερμός, ή δύναμη εκ μέρους του χειριστή για να προληφθεί οποιαδήποτε απώλεια ύψους, πέραν εκείνης που εξυπακούεται από την απώλεια επιδόσεων ή οποιαδήποτε αλλαγή πορείας πάνω από 20 μοίρες, ούτε να λάβει το αεροπλάνο κάποια επικίνδυνη στάση.

2.3.3 Επιδεικνύεται ότι για να διατηρηθεί το αεροπλάνο σε σταθερή ευθεία πτήση με αυτήν την ταχύτητα, μετά την ανάκτηση και προ της εκ νέου αντιστάθμισης, δεν απαιτεί δύναμη ελέγχου του πηδαλίου διευθύνσεως που υπερβαίνει τα 800 N και δεν είναι αναγκαίο για το πλήρωμα διακυβέρνησης να μειώσει την ισχύ των υπόλοιπων μονάδων ισχύος.

2.4 Σημείο απώλειας ισχύος

2.4.1 Το σημείο απώλειας ισχύος είναι το σημείο στο οποίο υποτίθεται ότι συμβαίνει ξαφνική πλήρης απώλεια ισχύος από την μονάδα ισχύος, που είναι κρίσιμη από την άποψη των επιδόσεων στην υπό εξέταση περίπτωση. Εάν η ταχύτητα αέρος, που αντιστοιχεί σε αυτό το σημείο, είναι μικρότερη από την ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης, επιδεικνύεται ότι, στην περίπτωση ξαφνικής απώλειας της κρίσιμης μονάδας ισχύος σε όλες τις ταχύτητες μέχρι τη χαμηλότερη ταχύτητα που αντιστοιχεί στο σημείο απώλειας ισχύος, το αεροπλάνο ελέγχεται ικανοποιητικά και ότι η απογείωση μπορεί να συνεχισθεί ασφαλώς, με χρήση φυσιολογικής επιδεξιότητας χειρισμού, χωρίς :

α) να ελαττώσει την ώση των υπόλοιπων μονάδων ισχύος, και

β) να αντιμετωπίσει χαρακτηριστικά τα οποία θα κατέληγαν σε μη ικανοποιητική δυνατότητα ελέγχου σε βρεγμένους διαδρόμους.

2.4.2 Εάν η κρίσιμη μονάδα ισχύος ποικίλει με τη διαμόρφωση, και η απόκλιση αυτή έχει σοβαρή επίπτωση στις επιδόσεις, είτε η κρίσιμη μονάδα ισχύος εξετάζεται χωριστά για κάθε σχετικό στοιχείο, είτε φαίνεται ότι οι καθορισμένες επιδόσεις καλύπτουν κάθε δυνατότητα απώλειας μιας μονάδας ισχύος.

2.4.3 Το σημείο απώλειας ισχύος επιλέγεται για κάθε απαιτούμενη απόσταση απογείωσης και απαιτούμενη διαδρομή απογείωσης, και για κάθε απαιτούμενη απόσταση επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως. Ο χειριστής εφοδιάζεται ένα άμεσα και αξιόπιστα μέσα, για να προσδιορίσει πότε έχει φθάσει στο επιλεγμένο σημείο απώλειας ισχύος.

2.5 Απαιτούμενη απόσταση επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως

2.5.1 Η απαιτούμενη απόσταση επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως είναι η απόσταση, που απαιτείται, για να επέλθει το σημείο απώλειας ισχύος από το ξεκίνημα από στάση και, θεωρώντας ότι η κρίσιμη μονάδα ισχύος θα πάθει ξαφνικά βλάβη στο σημείο αυτό, να σταματήσει, αν πρόκειται για αεροπλάνο ξηράς, ή να έλθει το αεροπλάνο σε ταχύτητα περίπου 9 χλμ/ώρα (5 ν.μ.), όταν πρόκειται για υδροπλάνο.

2.5.2 Η χρήση μέσων πέδησης επιπρόσθετα προς, ή αντί των, φρένων των τροχών επιτρέπεται για τον προσδιορισμό αυτής της απόστασης, υπό τον όρο ότι είναι αξιόπιστα και ότι ο τρόπος εφαρμογής τους είναι τέτοιος, ώστε να αναμένονται συνεπή αποτελέσματα υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας, και υπό τον όρο ότι δεν απαιτούνται εξαιρετικές δεξιότητες για τον ελέγχου του αεροπλάνου.

2.6 Απαιτούμενη διαδρομή απογείωσης

Η απαιτούμενη διαδρομή απογείωσης είναι η μεγαλύτερη από τα ακόλουθα:

1,15 φορές την απόσταση που απαιτείται με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία για επιτάχυνση από το ξεκίνημα από στάση έως την ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης.

1,0 φορές την απόσταση που απαιτείται για επιτάχυνση από ένα ξεκίνημα από στάση έως την ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης, θεωρώντας ότι η κρίσιμη μονάδα ισχύος θα τεθεί εκτός λειτουργίας στο σημείο απώλειας ισχύος.

2.7 Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης

2.7.1 Η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης είναι η απόσταση που απαιτείται για να επιτευχθεί ύψος:

10,7 μ. (35 ποδών), για αεροπλάνα με δύο μονάδες ισχύος,

15,2 μ. (50 ποδών), για αεροπλάνα με τέσσερις μονάδες ισχύος,

πάνω από την επιφάνεια απογείωσης, με την κρίσιμη μονάδα ισχύος να αστοχεί στο σημείο απώλειας ισχύος.

2.7.2 Τα ύψη που αναφέρονται ανωτέρω, είναι εκείνα από τα οποία μόλις διέρχεται το αεροπλάνο, όταν ακολουθεί το σχετικό ίχνος πτήσεως, με στάση χωρίς κλίση και με το σύστημα προσγείωσης εκτεταμένο.

Σημείωση.- Η παράγραφος 2.8 και οι αντίστοιχες επιχειρησιακές απαιτήσεις, καθορίζοντας το σημείο στο οποίο αρχίζει το καθαρό ίχνος πτήσεως απογείωσης ως το σημείο ύψους 10,7 μ. (35 ποδών), εξασφαλίζουν ότι τα κατάλληλα καθαρά περιθώρια έχουν επιτευχθεί.

2.8 Καθαρό ίχνος πτήσεως απογείωσης

2.8.1 Το καθαρό ίχνος πτήσεως απογείωσης είναι το ίχνος πτήσεως με μια μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, το οποίο αρχίζει στο ύψος των 10,7 μ. (35 ποδών) στο τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης και

εκτείνεται σε ύψος τουλάχιστον 450 μ. (1.500 ποδών), που υπολογίζεται σύμφωνα με τις προϋποθέσεις του 2.9, με την αναμενόμενη βαθμίδα ανόδου να μειώνεται σε κάθε σημείο από βαθμίδα ίση με:

0,5 τοις εκατό, για αεροπλάνα με δύο μονάδες ισχύος,

0,8 τοις εκατό, για αεροπλάνα με τέσσερις μονάδες ισχύος.

2.8.2 Οι αναμενόμενες επιδόσεις με τις οποίες πιστώνεται το αεροπλάνο για τα πτερύγια καμπυλότητας σε θέση απογείωσης, η συνθήκη ισχύος απογείωσης διατίθεται στην επιλεγείσα ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης και είναι ουσιαστικά διαθέσιμη στα 9 χλμ/ώρα (5 κόμβους) κάτω από αυτήν την ταχύτητα.

2.8.3 Επιπλέον, η επίδραση σημαντικών στροφών προγραμματίζεται ως ακολούθως:

Ακτίνα. Η ακτίνα στροφής σταθερού βαθμού 1 (180 μοίρες ανά λεπτό) με άπνοια στις διάφορες αληθείς ταχύτητες αέρος, που αντιστοιχούν στις ταχύτητες ασφαλείας απογείωσης για κάθε θέση πτερυγίων καμπυλότητας, που χρησιμοποιείται στον καθορισμό του καθαρού ίχνους πτήσεως απογείωσης κάτω από το σημείο ύψους των 450 μ. (1.500 ποδών), προγραμματίζεται.

Αλλαγή επιδόσεων. Η κατά προσέγγιση μείωση των επιδόσεων λόγω των ανωτέρω στροφών προγραμματίζεται και αντιστοιχεί σε αλλαγή της βαθμίδας

$\left[0{,}5\left(\frac{V}{185{,}2}\right)^2\right]$ % όπου V είναι η αληθής ταχύτητα αέρος σε χλμ/ώρα, και

$\left[0{,}5\left(\frac{V}{100}\right)^2\right]$ % όπου V είναι η αληθής ταχύτητα αέρος σε knots.

2.9 Συνθήκες

2.9.1 Ταχύτητα αέρος

2.9.1.1 Για τον καθορισμό της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης, η επιλεγείσα ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης επιτυγχάνεται, πριν φθάσει το τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης.

2.9.1.2 Για τον καθορισμό του καθαρού ίχνους πτήσεως απογείωσης κάτω από ύψος 120 μ. (400 ποδών), η επιλεγείσα ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης διατηρείται, δηλαδή δεν γίνεται επιτάχυνση πριν επιτευχθεί αυτό το ύψος.

2.9.1.3 Για τον καθορισμό του καθαρού ίχνους πτήσεως απογείωσης πάνω από ύψος 120 μ. (400 ποδών), η ταχύτητα αέρος δεν είναι μικρότερη από την επιλεγείσα ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης. Εάν το αεροπλάνο επιταχύνεται μετά την επίτευξη ύψους 120 μ. (400 ποδών) και πριν φθάσει σε ύψος 450 μ. (1.500 ποδών), η επιτάχυνση θεωρείται ότι θα λάβει χώρα σε οριζόντια πτήση και θα έχει τιμή ίση με την αληθή διαθέσιμη επιτάχυνση μειωμένη με επιτάχυνση ισοδύναμη βαθμίδας ανόδου ίσης με εκείνη που καθορίζεται στο 2.8.1.

2.9.1.4 Το καθαρό ίχνος πτήσεως απογείωσης περιλαμβάνει μετάβαση στην αρχική διαμόρφωση και ταχύτητα αέρος κατά τη διαδρομή. Κατά τη διάρκεια όλων των μεταβατικών σταδίων, θα υπάρχει συμμόρφωση με τις ανωτέρω διατάξεις, που αφορούν την επιτάχυνση.

2.9.2 Πτερύγια καμπυλότητας

Τα πτερύγια καμπυλότητας είναι στην ίδια θέση (θέση απογείωσης) καθ' όλη τη διάρκεια, εκτός του ότι:

α) τα πτερύγια καμπυλότητας μπορεί να μετακινηθούν σε ύψη πάνω από 120 μ. (400 πόδια), υπό τον όρο ότι οι προδιαγραφές ταχύτητας του 2.9.1 καλύπτονται και ότι η ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης, που εφαρμόζεται στα επακόλουθα στοιχεία, θα είναι κατάλληλη για τη νέα θέση των πτερυγίων καμπυλότητας,

β) τα πτερύγια καμπυλότητας μπορούν να κινηθούν πριν φθάσει το νωρίτερο σημείο απώλειας ισχύος, εάν είναι καθορισμένο ως ικανοποιητική κανονική διαδικασία.

2.9.3 Σύστημα προσγείωσης

2.9.3.1 Για τον καθορισμό της απαιτούμενης απόστασης επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως και της απαιτούμενης διαδρομής απογείωσης, το σύστημα προσγειώσεως είναι συνεχώς εκτεταμένο.

2.9.3.2 Για τον καθορισμό της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης, η ανάσυρση του συστήματος προσγείωσης δεν αρχίζει, μέχρις ότου επιτευχθεί η επιλεγείσα ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης, εκτός όταν η επιλεγείσα ταχύτητα ασφαλείας απογείωσης υπερβαίνει την ελάχιστη τιμή, που καθορίζεται στο 2.2, όπου η ανάσυρση του συστήματος προσγείωσης μπορεί να αρχίσει, όταν επιτευχθεί ταχύτητα μεγαλύτερη από την ελάχιστη τιμή, που καθορίζεται στο 2.2.

2.9.3.3 Για τον καθορισμό του καθαρού ίχνους πτήσεως απογείωσης, η ανάσυρση του συστήματος προσγείωσης θεωρείται ότι έχει αρχίσει όχι νωρίτερα από το σημείο που καθορίζεται στο 2.9.3.2.

2.9.4 Ψύξη

Για το μέρος του καθαρού ίχνους πτήσεως απογείωσης προ του σημείου ύψους των 120 μ. (400 ποδών), συν οποιοδήποτε μεταβατικό στοιχείο, που αρχίζει στο σημείο ύψους των 120 μ. (400 ποδών), η θέση της θυρίδας ρύθμισης θερμοκρασίας κυλινδροκεφαλής (cowl) είναι τέτοια, ώστε αρχίζοντας την απογείωση στις μέγιστες επιτρεπόμενες θερμοκρασίες για την έναρξη απογείωσης, οι σχετικοί περιορισμοί μέγιστης θερμοκρασίας δεν υπερβαίνονται στις μέγιστες προβλεπόμενες συνθήκες θερμοκρασίας αέρος. Για όποιο επακόλουθο τμήμα του καθαρού ίχνους πτήσεως απογείωσης, η θέση της θυρίδας cowl και η ταχύτητα αέρος είναι τέτοια, ώστε οι κατάλληλοι περιορισμοί θερμοκρασίας δεν θα υπερβαίνονται σε σταθερή πτήση στις μέγιστες προβλεπόμενες θερμοκρασίες αέρος. Οι θυρίδες cowl όλων των μονάδων ισχύος κατά την έναρξη της απογείωσης είναι ως ανωτέρω, και οι θυρίδες cowl της μονάδας ισχύος, που δεν λειτουργεί, μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι κλειστές, μόλις φθάσει το άκρο της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης.

2.9.5 Συνθήκες μονάδων ισχύος

2.9.5.1 Από το σημείο έναρξης έως το σημείο απώλειας ισχύος, όλες οι μονάδες ισχύος μπορούν να λειτουργούν σε συνθήκες μέγιστης ισχύος απογείωσης. Οι εν ενεργεία μονάδες ισχύος δεν λειτουργούν στους περιορισμούς μέγιστης ισχύος απογείωσης, για περίοδο μεγαλύτερη από εκείνη για την οποία επιτρέπεται η χρήση μέγιστης ισχύος απογείωσης.

2.9.5.2 Μετά την περίοδο για την οποία επιτρέπεται η χρήση ισχύος απογείωσης, δεν υπερβαίνονται οι περιορισμοί μέγιστης συνεχούς ισχύος. Η περίοδος για την οποία χρησιμοποιείται η μέγιστη ισχύς απογείωσης θεωρείται ότι αρχίζει στην έναρξη της διαδρομής απογείωσης.

2.9.6 Συνθήκες ελίκων

Στο σημείο έναρξης, όλες οι έλικες τίθενται στην προτεινόμενη κατάσταση απογείωσης. Η πτέρωση των ελίκων ή η σκλήρυνση του βήματος δεν αρχίζει (εκτός αν λειτουργούν αυτόματα ή με αυτόματα επιλεγόμενα μέσα), πριν από το τέλος της απαιτούμενης απόστασης απογείωσης.

2.9.7 Τεχνική

2.9.7.1 Στο μέρος εκείνο του καθαρού ίχνους πτήσεως απογείωσης πριν το σημείο ύψους των 120 μ. (400 ποδών), δεν γίνονται αλλαγές διαμόρφωσης ή ισχύος, που έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση της βαθμίδας ανόδου.

2.9.7.2 Το αεροπλάνο δεν ίπταται ή θεωρείται ότι ίπταται κατά τρόπον ο οποίος θα έκανε αρνητική τη βαθμίδα οποιουδήποτε τμήματος του καθαρού ίχνους πτήσεως απογείωσης.

2.9.7.3 Η τεχνική που επιλέγεται να διεξάγονται σε σταθερή πτήση εκείνα τα στοιχεία του ίχνους πτήσεως, τα οποία δεν υπόκεινται σε αριθμητικούς προσδιορισμούς ανόδου, είναι τέτοια, ώστε η καθαρή βαθμίδα ανόδου δεν είναι μικρότερη από 0,5 τοις εκατό.

2.9.7.4 Όλες οι πληροφορίες που είναι αναγκαίο να εφοδιάζεται ο χειριστής, εάν το αεροπλάνο πρόκειται να πετάξει κατά τρόπο συνεπή με τις προγραμματισμένες επιδόσεις, εξασφαλίζονται και καταγράφονται.

2.9.7.5 Το αεροπλάνο κρατείται επί ή πλησίον του εδάφους, μέχρις ότου φθάσει στο σημείο στο οποίο επιτρέπεται να αρχίσει η ανάσυρση του συστήματος προσγείωσης.

2.9.7.6 Δεν γίνεται προσπάθεια να αφήσει το έδαφος μέχρι να φθάσει σε ταχύτητα η οποία είναι τουλάχιστον:

15 τοις εκατό πάνω από την ελάχιστη δυνατή ταχύτητα εκτός ζώνης απωλείας στηρίξεως με όλες τις μονάδες ισχύος σε λειτουργία,

7 τοις εκατό πάνω από την ελάχιστη δυνατή ταχύτητα εκτός ζώνης απωλείας στηρίξεως με την κρίσιμη μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας,

εκτός του ότι αυτά τα περιθώρια ταχύτητας εκτός ζώνης απωλείας στηρίξεως μπορούν να ελαττωθούν σε 10 τοις εκατό και 5 τοις εκατό αντίστοιχα, όταν ο περιορισμός είναι λόγω της γεωμετρίας του συστήματος προσγειώσεως και όχι λόγω των χαρακτηριστικών απωλείας στηρίξεως στο έδαφος.

Σημείωση.- Συμμόρφωση με τον προσδιορισμό αυτό καθορίζεται με μια προσπάθεια να αφήσει το έδαφος σε προοδευτικά χαμηλότερες ταχύτητες (με κανονική χρήση των πηδαλίων, εκτός του ότι η προς τα άνω κίνηση του πηδαλίου ανόδου-καθόδου εφαρμόζεται νωρίτερα και πιο σκληρά από το κανονικό), μέχρι να φανεί ότι είναι δυνατόν να αφήσει το έδαφος σε ταχύτητα που ανταποκρίνεται στους προσδιορισμούς αυτούς και να ολοκληρωθεί η απογείωση. Αναγνωρίζεται ότι κατά τον έλεγχο δοκιμής, το σύνηθες περιθώριο ελέγχου που συνδέεται με κανονικές τεχνικές λειτουργίας και πληροφορίες προγραμματισμένων επιδόσεων δεν θα είναι διαθέσιμο.

2.10 Μέθοδος προσδιορισμού

2.10.1 Γενικά:

Τα απαιτούμενα μήκη του αεροδρομίου απογείωσης καθορίζονται από μετρήσεις πραγματικών απογειώσεων και διαδρομών εδάφους. Το καθαρό ίχνος πτήσεως απογείωσης καθορίζεται με τον υπολογισμό κάθε τμήματος χωριστά επί τη βάσει των στοιχείων επιδόσεων που επιτυγχάνονται σε σταθερή πτήση.

2.10.2 Καθαρό ίχνος πτήσεως απογείωσης.

Δεν γίνεται οποιαδήποτε αλλαγή στη διαμόρφωση, μέχρις ότου η αλλαγή είναι ολοκληρωμένη, εκτός εάν διατίθενται πιο ακριβή στοιχεία, για να στηρίξουν μια λιγότερη συντηρητική υπόθεση. Η επίδραση του εδάφους δεν λαμβάνεται υπόψη.

2.10.3 Απαιτούμενη απόσταση απογείωσης.

Γίνονται ικανοποιητικές διορθώσεις για την κατακόρυφη βαθμίδα της ταχύτητας του ανέμου.

3. Προσγείωση

3.1 Γενικά

Η απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης προσδιορίζεται:

α) για τις ακόλουθες συνθήκες:

1) επίπεδο θαλάσσης,

2) μάζα αεροπλάνου ίση με τη μέγιστη μάζα προσγείωσης στο επίπεδο θαλάσσης,

3) επίπεδες, λείες, στεγνές και σκληρές επιφάνειες προσγείωσης (αεροπλάνα ξηράς),

4) ήρεμα νερά δηλωμένης πυκνότητας (υδροπλάνα),

β) για επιλεγόμενο εύρος των ακόλουθων μεταβλητών:

1) ατμοσφαιρικές συνθήκες, δηλαδή: ύψος ή βαρομετρικό ύψος και θερμοκρασία,

2) μάζα αεροπλάνου,

3) σταθερή ταχύτητα ανέμου παράλληλη προς την κατεύθυνση της προσγείωσης,

4) ενιαία κλίση επιφάνειας προσγείωσης (αεροπλάνα ξηράς),

5) φύση της επιφάνειας προσγείωσης (αεροπλάνα ξηράς),

6) κατάσταση επιφάνειας νερού (υδροπλάνα),

7) πυκνότητα νερού (υδροπλάνα),

8) δύναμη ρευμάτων (υδροπλάνα).

3.2 Απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης

Η απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης είναι η οριζόντια απόσταση που μετράται μεταξύ του σημείου επί της επιφάνειας προσγείωσης, στο οποίο το αεροπλάνο ακινητοποιείται πλήρως ή, για υδροπλάνα, έρχεται σε ταχύτητα περίπου 9 χλμ/ώρα (5 κόμβους) και εκείνου του σημείου επί της επιφάνειας προσγείωσης, στο οποίο το αεροπλάνο διήλθε στα 15,2 μ. (50 πόδια) πολλαπλασιαζόμενο με συντελεστή 1/0,7.

Σημείωση.- Μερικά Κράτη έχουν θεωρήσει αναγκαίο να χρησιμοποιούν συντελεστή 1/0,6 αντί του 1/0,7.

3.3 Τεχνική Προσγείωσης

3.3.1 Για τον καθορισμό της μετρημένης απόστασης προσγείωσης:

α) αμέσως πριν την επίτευξη ύψους 15,2 μ. (50 ποδών), διατηρείται σταθερή προσέγγιση, το σύστημα προσγείωσης πλήρως εκτεταμένο, με ταχύτητα αέρος τουλάχιστον $1{,}3V_{S0}$,

Σημείωση.- Βλέπε Παράδειγμα 1 για τον ορισμό της V_{S0}.

β) το ρύγχος του αεροπλάνου δεν πιέζεται κατά την πτήση ούτε αυξάνεται η προς τα εμπρός ώση με εφαρμογή ισχύος κινητήρων, μετά την επίτευξη ύψος 15,2 μ. (50 ποδών),

γ) η ισχύς δεν ελαττώνεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε

η ισχύς που χρησιμοποιήθηκε, για να αποκτηθεί συμμόρφωση με την απαίτηση ανόδου ματαιωθείσας προσγείωσης, δεν θα επιτευχθεί εντός 5 δευτερολέπτων, εάν αποφασισθεί σε οποιοδήποτε σημείο μέχρι την επαφή τροχών,

δ) αναστροφή βήματος ή αντιστροφή ώσης δεν χρησιμοποιούνται, όταν καθορίζεται η απόσταση προσγείωσης με τη χρήση αυτής της μεθόδου και του συντελεστή μήκους διαδρόμου. Το λεπτό βήμα εδάφους χρησιμοποιείται, εάν ο αποτελεσματικός βαθμός οπισθέλκουσας/βάρους στο εναέριο μέρος της απόστασης προσγείωσης δεν είναι λιγότερο ικανοποιητικός από εκείνον των συμβατικών εμβολοφόρων αεροπλάνων.

Σημείωση.- Αυτό δεν σημαίνει ότι η αντιστροφή βήματος ή η αντιστροφή ώσης, ή η χρήση λεπτού βήματος εδάφους, πρέπει να αποθαρρύνονται.

ε) το χειριστήριο των πτερυγίων καμπυλότητας τίθεται στη θέση προσγείωσης, και παραμένει σταθερό κατά την τελική προσέγγιση, την οριζοντίωση και το σημείο επαφής τροχών, και στην επιφάνεια προσγείωσης σε ταχύτητες πάνω από $0,9V_{S0}$. Όταν το αεροπλάνο είναι στην επιφάνεια προσγείωσης και η ταχύτητα έχει πέσει κάτω από $0,9V_{S0}$, η αλλαγή επιλογής του χειριστηρίου πτερυγίων καμπυλότητας είναι αποδεκτή,

στ) η προσγείωση γίνεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε δεν υπάρχει υπερβολική κατακόρυφη επιτάχυνση, ούτε υπερβολική τάση για αναπηδήσεις, και καμιά ένδειξη από οποιαδήποτε άλλα ανεπιθύμητα πτητικά χαρακτηριστικά, και τέτοιο που η επανάληψή του δεν απαιτεί είτε υπερβολικό βαθμό δεξιότητας εκ μέρους του χειριστή, ή εξαιρετικά ευνοϊκές συνθήκες,

ζ) τα φρένα τροχών δεν χρησιμοποιούνται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να δημιουργούν υπερβολική φθορά των φρένων ή των ελαστικών, και οι πιέσεις λειτουργίας στο σύστημα πέδησης δεν υπερβαίνουν τις εγκεκριμένες.

3.3.2 Η βαθμίδα της σταθερής προσέγγισης και οι λεπτομέρειες της τεχνικής, που χρησιμοποιείται για τον προσδιορισμό της απόστασης προσγείωσης, μαζί με τις διαφοροποιήσεις στην τεχνική, που συνιστώνται για προσγείωση με τον κρίσιμο κινητήρα εκτός λειτουργίας, και τυχόν σοβαρές διαφοροποιήσεις στην απόσταση προσγείωσης, που είναι αποτέλεσμα αυτών, καταχωρούνται στο εγχειρίδιο πτήσεως.

Παράδειγμα 3

Σκοπός και εύρος

Σκοπός του παραδείγματος, που ακολουθεί, είναι να απεικονίσει το επίπεδο επιδόσεων που προβλέπεται από τις διατάξεις του Κεφαλαίου 5, όπως εφαρμόζεται σε υποηχητικά στροβιλοκίνητα αεροπλάνα μεταφορικού τύπου μέγιστης πιστοποιημένης μάζας απογείωσης πάνω από 5.700 kg, που έχουν δύο ή περισσότερους κινητήρες. Όμως, όπου είναι σχετικό, μπορεί να εφαρμοσθεί σε όλα τα υποηχητικά αεροπλάνα στροβιλοκίνητα ή εμβολοφόρα που έχουν δύο, τρεις ή τέσσερις κινητήρες. Το παρόν παράδειγμα φαίνεται ότι είναι συμβατό με τους κύριους εθνικούς κώδικες πτητικής ικανότητας που ισχύουν από το 1969.

Δεν έχει γίνει μελέτη εφαρμογής του υλικού αυτού σε υποηχητικά στροβιλοκίνητα αεροπλάνα που έχουν χαρακτηριστικά διαφορετικά από εκείνα των μεταφορικών αεροπλάνων, που τέθηκαν σε υπηρεσία μέχρι το 1969.

Το παράδειγμα αυτό δεν έχει σκοπό να εφαρμοσθεί σε αεροπλάνα που διαθέτουν ικανότητες βραχείας απογείωσης και προσγείωσης (STOL) ή κατακόρυφης απογείωσης και προσγείωσης (VTOL).

Δεν έχει γίνει λεπτομερής μελέτη για την εφαρμογή του παραδείγματος αυτού σε πτητικές λειτουργίες με συνθήκες παντός καιρού. Η εγκυρότητα του παραδείγματος αυτού δεν έχει συνεπώς καθιερωθεί για πτητικές λειτουργίες, που ενδέχεται να περιέχουν χαμηλά αποφασιστικά σχετικά ύψη και να συνδέονται με επιχειρησιακές τεχνικές και διαδικασίες χαμηλών ελαχίστων.

1. Γενικά

1.1 Οι διατάξεις 1 έως 5 θα εφαρμόζονται, εκτός εάν αποκλίσεις από αυτές έχουν ειδικά εξουσιοδοτηθεί από το Κράτος Νηολόγησης από την άποψη ότι οι ειδικές απαιτήσεις μιας ιδιαίτερης περίπτωσης καθιστούν την πιστή εφαρμογή αυτών των διατάξεων μη αναγκαία για την ασφάλεια.

1.2 Η συμμόρφωση με τα 1 έως 5 πρόκειται να καθιερωθεί με τη χρήση στοιχείων επιδόσεων στο εγχειρίδιο πτήσης και σύμφωνα με άλλες εφαρμοζόμενες απαιτήσεις λειτουργίας. Σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να γίνει υπέρβαση των περιορισμών του εγχειριδίου πτήσεως. Πάντως, πρόσθετοι περιορισμοί μπορεί να επιβληθούν, όταν αντιμετωπίζονται επιχειρησιακές συνθήκες που δεν περιλαμβάνονται στο εγχειρίδιο πτήσεως.

1.3 Οι διαδικασίες, που προγραμματίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης, πρέπει να εφαρμόζονται, εκτός όταν επιχειρησιακά περιστατικά απαιτούν τη χρήση τροποποιημένων διαδικασιών, προκειμένου να διατηρηθεί το προτιθέμενο επίπεδο ασφαλείας.

Σημείωση.- Βλέπε το Airworthiness Manual (Doc 9760) για τη σχετική καθοδηγητική ύλη για τις επιδόσεις πτητικής ικανότητας.

2. Περιορισμοί επιδόσεων απογείωσης αεροπλάνου

2.1 Κανένα αεροπλάνο δεν απογειώνεται με μάζα η οποία υπερβαίνει την καθορισμένη μάζα απογείωσης στο εγχειρίδιο πτήσης για το ύψος του αεροδρομίου και για τη θερμοκρασία περιβάλλοντος που επικρατεί κατά το χρόνο της απογείωσης.

2.2 Κανένα αεροπλάνο δεν απογειώνεται με μάζα τέτοια που, λαμβάνοντας υπόψη την κατανάλωση καυσίμου και λαδιού κατά την πτήση προς το αεροδρόμιο προορισμού και προς τα αεροδρόμια εναλλαγής προορισμού, η μάζα κατά την άφιξη θα υπερβαίνει την μάζα προσγείωσης που καθορίζεται στο εγχειρίδιο πτήσης για το ύψος καθενός από τα εμπλεκόμενα αεροδρόμια και για την θερμοκρασία περιβάλλοντος που προβλέπεται κατά τον χρόνο προσγείωσης.

2.3 Κανένα αεροπλάνο δεν απογειώνεται με μάζα η οποία υπερβαίνει τη μάζα στην οποία, σύμφωνα με τις ελάχιστες αποστάσεις για απογείωση που προγραμματίζονται στο εγχειρίδιο πτήσης, επιδεικνύεται συμμόρφωση με τα 2.3.1 έως και 2.3.3. Οι αποστάσεις αυτές αντιστοιχούν προς το ύψος του αεροδρομίου, το διάδρομο, την περιοχή ακινητοποίησης και την ελεύθερη εμποδίων περιοχή που θα χρησιμοποιηθεί, την κλίση του διαδρόμου, την κλίση της περιοχής ακινητοποίησης ή της ελεύθερης εμποδίων περιοχής καθώς και τη θερμοκρασία περιβάλλοντος και τον άνεμο που πνέει κατά τον χρόνο απογείωσης.

2.3.1 Η απαιτούμενη διαδρομή απογείωσης δεν υπερβαίνει το μήκος του διαδρόμου.

2.3.2 Η απαιτούμενη απόσταση επιτάχυνσης-επιβράδυνσης μέχρι στάσεως δεν υπερβαίνει το μήκος του διαδρόμου συν το μήκος της περιοχής ακινητοποίησης, όπου διατίθεται.

2.3.3 Η απαιτούμενη απόσταση απογείωσης δεν υπερβαίνει το μήκος του διαδρόμου, συν το μήκος της ελεύθερης εμποδίων περιοχής, όπου υφίσταται, εκτός του ότι το άθροισμα των μηκών του διαδρόμου και της ελεύθερης εμποδίων περιοχής σε καμιά περίπτωση δεν θεωρείται ότι είναι μεγαλύτερο από 1,5 φορές το μήκος του διαδρόμου.

2.4 Δεν υπάρχει πρόβλεψη για το μήκος της περιοχής ακινητοποίησης ή της ελεύθερης εμποδίων περιοχής, εκτός εάν συμμορφώνονται με τις σχετικές προδιαγραφές του Παραρτήματος 14, Τόμος Ι.

Σημείωση.- Για τον καθορισμό του μήκους του διαθέσιμου διαδρόμου, λαμβάνεται υπόψη η απώλεια, εάν υπάρχει, μήκους διαδρόμου λόγω της ευθυγράμμισης του αεροπλάνου προ της απογείωσης.

3. Περιορισμοί αποφυγής εμποδίων κατά την απογείωση

3.1 Κανένα αεροπλάνο δεν απογειώνεται με μάζα πάνω από εκείνη που φαίνεται στο εγχειρίδιο πτήσεως για να αντιστοιχεί προς ένα καθαρό ίχνος πτήσεως απογείωσης, το οποίο αποφεύγει όλα τα εμπόδια είτε κατά τουλάχιστον 10,7 μ. (35 πόδια) κατακόρυφα ή τουλάχιστον 90 μ. συν 0,125D πλευρικά, όπου D είναι η οριζόντια απόσταση που το αεροπλάνο έχει ταξιδέψει από το τέλος της διατιθέμενης απόστασης απογείωσης, εκτός όπως προβλέπεται στα 3.1.1 έως και 3.1.3. Για τον καθορισμό της επιτρεπόμενης απόκλισης του καθαρού ίχνους πτήσεως απογείωσης προκειμένου να αποφύγει εμπόδια κατά, τουλάχιστον, τις προσδιοριζόμενες αποστάσεις, θεωρείται ότι το αεροπλάνο δεν βάζει κλίση, πριν το περιθώριο του καθαρού ίχνους πτήσεως απογείωσης πάνω από τα εμπόδια είναι τουλάχιστον 15,2 μ. (50 πόδια) και ότι η κλίση στη συνέχεια δεν υπερβαίνει τις 15 μοίρες. Το υπό εξέταση καθαρό ίχνος πτήσεως απογείωσης είναι για το ύψος του αεροδρομίου και για τη θερμοκρασία περιβάλλοντος και τη συνιστώσα ανέμου που επικρατεί κατά το χρόνο της απογείωσης.

3.1.1 Όπου το προτιθέμενο ίχνος δεν περιλαμβάνει οποιαδήποτε αλλαγή πορείας μεγαλύτερη των 15 μοιρών,

α) για πτητικές λειτουργίες που διεξάγονται σε VMC την ημέρα, ή

β) για πτητικές λειτουργίες που διεξάγονται με ναυτιλιακά βοηθήματα τέτοια, ώστε ο χειριστής μπορεί να διατηρήσει το αεροπλάνο στο προτιθέμενο ίχνος με την ίδια ακρίβεια όπως για τις πτητικές λειτουργίες, που καθορίζονται στο 3.1.1 α),

εμπόδια σε απόσταση μεγαλύτερη των 300 μ. εκατέρωθεν του προτιθέμενου ίχνους δεν είναι αναγκαίο να αποφεύγονται.

3.1.2 Όπου το προτιθέμενο ίχνος δεν περιλαμβάνει οποιαδήποτε αλλαγή πορείας μεγαλύτερη από 15 μοίρες για πτητικές λειτουργίες που διεξάγονται σε IMC, ή σε VMC κατά τη νύχτα, εκτός όπως καθορίζεται στο 3.1.1 β) και όπου το προτιθέμενο ίχνος περιλαμβάνει αλλαγές πορείας μεγαλύτερες από 15 μοίρες για πτητικές λειτουργίες που διεξάγονται σε VMC κατά την ημέρα, εμπόδια σε απόσταση μεγαλύτερη των 600 μ. εκατέρωθεν του προτιθέμενου ίχνους δεν είναι ανάγκη να αποφεύγονται.

3.1.3 Όπου το προτιθέμενο ίχνος περιλαμβάνει αλλαγές πορείας μεγαλύτερες από 15 μοίρες για πτητικές λειτουργίες που διεξάγονται σε IMC, ή VMC κατά τη νύχτα, εμπόδια σε απόσταση μεγαλύτερη των 900 μ. εκατέρωθεν του προτιθέμενου ίχνους δεν είναι αναγκαίο να αποφεύγονται.

4. Περιορισμοί κατά τη διαδρομή

4.1 Γενικά

Σε κανένα σημείο κατά μήκος του προτιθέμενου ίχνους, ένα αεροπλάνο που έχει τρεις ή περισσότερους κινητήρες, δεν πρέπει να είναι πάνω από 90 λεπτά με κανονική ταχύτητα πλεύσης μακριά από αεροδρόμιο στο οποίο καλύπτονται οι προδιαγραφές απόστασης για αεροδρόμια εναλλαγής (βλέπε 5.2) και όπου αναμένεται ότι μπορεί να γίνει ασφαλής προσγείωση, εκτός εάν συμμορφώνεται με το 4.3.1.1.

Σημείωση.- Για την εξουσιοδότηση πτητικών λειτουργιών μεγάλων αποστάσεων από αεροπλάνα με δύο στροβιλοκινητήρες, βλέπε το 4.7 του παρόντος Μέρους.

4.2 Ένας κινητήρας εκτός λειτουργίας

4.2.1 Κανένα αεροπλάνο δεν απογειώνεται με μάζα πάνω από εκείνη η οποία, σύμφωνα με τα στοιχεία καθαρού ίχνους πτήσεως κατά τη διαδρομή με τον ένα κινητήρα εκτός λειτουργίας που φαίνονται στο εγχειρίδιο πτήσεως, επιτρέπουν συμμόρφωση είτε με το 4.2.1.1 είτε με το 4.2.1.2 σε όλα τα σημεία κατά μήκος της διαδρομής. Το καθαρό ίχνος πτήσεως έχει θετική κλίση 450 μ. (1.500 ποδών) πάνω από το αεροδρόμιο όπου η προσγείωση υποτίθεται ότι πρόκειται να γίνει μετά από βλάβη κινητήρα. Το καθαρό χρησιμοποιούμενο ίχνος πτήσεως είναι για θερμοκρασίες περιβάλλοντος, που προβλέπονται κατά μήκος της διαδρομής. Σε μετεωρολογικές συνθήκες όπου τα συστήματα προστασίας παγοποίησης θα λειτουργούν, η επίδραση της χρήσης τους στα στοιχεία καθαρού ίχνους πτήσεως λαμβάνεται υπόψη.

4.2.1.1 Η κλίση του καθαρού ίχνους πτήσεως είναι θετική σε ύψος τουλάχιστον 300 μ. (1000 ποδών) πάνω από το έδαφος και όλα τα εμπόδια κατά μήκος της διαδρομής εντός 9,3 χλμ. (5 ν.μ.) εκατέρωθεν του προτιθέμενου ίχνους.

4.2.1.2 Το καθαρό ίχνος πτήσεως είναι τέτοιο, ώστε να επιτρέπει στο αεροπλάνο να συνεχίσει την πτήση από το ύψος πλεύσης προς ένα αεροδρόμιο όπου μπορεί να γίνει προσγείωση σύμφωνα με το 5.2, το καθαρό ίχνος πτήσεως θα υπέρκειται κατακόρυφα, κατά τουλάχιστον 600 μ. (2000 πόδια) από όλο το έδαφος και τα εμπόδια κατά μήκος της διαδρομής εντός 9,3 χλμ. (5 ν.μ.) εκατέρωθεν του προτιθέμενου ίχνους. Οι διατάξεις των 4.2.1.2.1 έως και 4.2.1.2.5 έχουν εφαρμογή.

4.2.1.2.1 Ο κινητήρας υποτίθεται ότι θα τεθεί εκτός λειτουργίας στο πλέον κρίσιμο σημείο κατά μήκος της διαδρομής, και θα υπάρχει πρόβλεψη για αναποφασιστικότητα και σφάλμα ναυτιλίας.

4.2.1.2.2 Θα λαμβάνονται υπόψη οι επιδράσεις των ανέμων επί του ίχνους πτήσεως.

4.2.1.2.3 Η απόρριψη καυσίμου επιτρέπεται σε έκταση συνεπή με την άφιξη στο αεροδρόμιο με ικανοποιητικά αποθέματα καυσίμου, εάν χρησιμοποιείται ασφαλής διαδικασία.

4.2.1.2.4 Το αεροδρόμιο, στο οποίο υποτίθεται ότι θα

προσγειωθεί το αεροπλάνο μετά από βλάβη κινητήρα, καθορίζεται στο επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως και καλύπτει τα κατάλληλα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου.

4.2.1.2.5 Η κατανάλωση καυσίμου και λαδιού, μετά την θέση εκτός λειτουργίας του κινητήρα, είναι εκείνη η οποία συνυπολογίζεται στα στοιχεία του καθαρού ίχνους πτήσεως που φαίνονται στο εγχειρίδιο πτήσεως.

4.3 Δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας

4.3.1 Αεροπλάνα που δεν συμμορφώνονται με το 4.1 θα συμμορφώνονται με το 4.3.1.1.

4.3.1.1 Κανένα αεροπλάνο δεν απογειώνεται με μάζα πάνω από εκείνη που, σύμφωνα με τα στοιχεία καθαρού ίχνους πτήσεως διαδρομής με δύο κινητήρες εκτός λειτουργίας που φαίνονται στο εγχειρίδιο πτήσεως, επιτρέπει στο αεροπλάνο να συνεχίσει την πτήση από το σημείο όπου υποτίθεται ότι δυο κινητήρες τέθηκαν εκτός λειτουργίας ταυτόχρονα, προς ένα αεροδρόμιο, στο οποίο καλύπτονται οι προσδιορισμοί απόστασης προσγείωσης για αεροδρόμια εναλλαγής (βλέπε το 5.2) και όπου αναμένεται ότι μπορεί να γίνει ασφαλής προσγείωση. Το καθαρό ίχνος πτήσεως είναι ελεύθερο κατακόρυφα από το έδαφος και όλα τα εμπόδια κατά τουλάχιστον 600 μ. (2.000 πόδια) κατά μήκος της διαδρομής εντός 9,3 χλμ. (5 ν.μ.) εκατέρωθεν του προτιθέμενου ίχνους. Το υπόψη καθαρό ίχνος πτήσεως είναι για τις αναμενόμενες θερμοκρασίες περιβάλλοντος κατά μήκος της διαδρομής. Στα ύψη και τις μετεωρολογικές συνθήκες όπου τα συστήματα προστασίας παγοποίησης θα λειτουργούν, η επίδραση της χρήσης τους επί των στοιχείων του καθαρού ίχνους πτήσεως θα λαμβάνεται υπόψη. Οι διατάξεις των 4.3.1.1.1 έως και 4.3.1.1.5 έχουν εφαρμογή.

4.3.1.1.1 Οι δύο κινητήρες υποτίθεται ότι θα τεθούν εκτός λειτουργίας στο πιο κρίσιμο σημείο εκείνου του τμήματος της διαδρομής όπου το αεροπλάνο είναι πάνω από 90 λεπτά, με κανονική ταχύτητα πλεύσης, μακριά από το αεροδρόμιο στο οποίο οι προσδιορισμοί απόστασης προσγείωσης για αεροδρόμια εναλλαγής (βλέπε το 5.2) ικανοποιούνται και όπου αναμένεται ότι μπορεί να γίνει ασφαλής προσγείωση.

4.3.1.1.2 Το καθαρό ίχνος πτήσεως έχει θετική κλίση στα 450 μ. (1.500 πόδια) πάνω από το αεροδρόμιο όπου υποτίθεται ότι θα γίνει προσγείωση μετά την απώλεια των δύο κινητήρων.

4.3.1.1.3 Η απόρριψη καυσίμου επιτρέπεται στην έκταση που είναι συνεπής με το 4.3.1.1.4, εάν χρησιμοποιείται ασφαλής διαδικασία.

4.3.1.1.4 Η μάζα του αεροπλάνου, στο σημείο όπου οι δύο κινητήρες υποτίθεται ότι θα τεθούν εκτός λειτουργίας, θεωρείται ότι είναι όχι λιγότερη από εκείνη η οποία θα περιλαμβάνει επαρκή καύσιμα για να προωθηθεί στο αεροδρόμιο και να φθάσει εκεί σε ύψος τουλάχιστον 450 μ. (1.500 ποδών) κατευθείαν πάνω από την περιοχή προσγείωσης και στη συνέχεια να πετάξει για 15 λεπτά σε ισχύ ή/και ώση πλεύσης.

4.3.1.1.5 Η κατανάλωση καυσίμου και λαδιού, μετά τη θέση των κινητήρων εκτός λειτουργίας, είναι εκείνη που συνυπολογίζεται στα στοιχεία καθαρού ίχνους πτήσεως που φαίνονται στο εγχειρίδιο πτήσεως.

5. Περιορισμοί προσγείωσης

5.1 Αεροδρόμιο προορισμού

5.1.1 Κανένα αεροπλάνο δεν απογειώνεται με μάζα πάνω από εκείνη η οποία, σύμφωνα με τις απαιτούμενες αποστάσεις προσγείωσης όπως φαίνονται στο εγχειρίδιο πτήσης για το ύψος του αεροδρομίου του προτιθέμενου προορισμού, επιτρέπει στο αεροπλάνο να σταθμεύσει στο αεροδρόμιο του προτιθέμενου προορισμού εντός του επαρκούς μήκους διαδρόμου, το μήκος αυτό είναι όπως δηλώνεται από τις αρχές του αεροδρομίου σε σχέση με τα εμπόδια κατά την προσέγγιση. Η μάζα του αεροπλάνου υποτίθεται ότι μειώνεται από τη μάζα του καυσίμου και των λαδιού που αναμένεται να καταναλωθούν κατά την πτήση προς το αεροδρόμιο του προτιθέμενου προορισμού. Επιδεικνύεται συμμόρφωση με το 5.1.1.3 και με όποιο από τα 5.1.1.4 ή 5.1.1.5.

5.1.1.1 Η κλίση του διαδρόμου θεωρείται ότι είναι μηδενική, εκτός εάν ο διάδρομος χρησιμοποιείται μόνο προς μια κατεύθυνση.

5.1.1.2 Κατάσταση διαδρόμου (υγρός ή ξηρός) όχι πιο ευνοϊκή από την αναμενόμενη, θα λαμβάνεται υπόψη.

Σημείωση.- Οι εθνικές αρχές θα χρειασθεί να καθιερώσουν κατάλληλες μεθόδους για τον συνυπολογισμό υγρών και στεγνών διαδρόμων.

5.1.1.3 Υποτίθεται ότι το αεροπλάνο προσγειώνεται στον πλέον ευνοϊκό διάδρομο και στην πιο ευνοϊκή κατεύθυνση με άπνοια.

5.1.1.4 Υποτίθεται ότι το αεροπλάνο προσγειώνεται στο διάδρομο που είναι ο πλέον κατάλληλος για τις αναμενόμενες συνθήκες ανέμου στο αεροδρόμιο κατά τον χρόνο της προσγείωσης, λαμβάνοντας τα δέοντα μέτρα για την πιθανή ταχύτητα και διεύθυνση ανέμου, των χαρακτηριστικών εξυπηρέτησης εδάφους του αεροπλάνου, και άλλων καταστάσεων (δηλ. βοηθήματα προσγείωσης, έδαφος, κ.λπ.).

5.1.1.5 Εάν δεν επιδεικνύεται πλήρης συμμόρφωση με το 5.1.1.4, το αεροπλάνο μπορεί να απογειωθεί, εάν καθορισθεί αεροδρόμιο εναλλαγής, το οποίο επιτρέπει συμμόρφωση με το 5.2.

5.2 Αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού

Κανένα αεροδρόμιο δεν καθορίζεται ως αεροδρόμιο εναλλαγής προορισμού, εκτός εάν το αεροπλάνο, με την προβλεπόμενη μάζα κατά το χρόνο άφιξης σε τέτοιο αεροδρόμιο, μπορεί να συμμορφωθεί με το 5.1, σύμφωνα με την απαιτούμενη απόσταση προσγείωσης όπως φαίνεται στο εγχειρίδιο πτήσεως για το ύψος του αεροδρομίου εναλλαγής και σύμφωνα με άλλες ισχύουσες επιχειρησιακές απαιτήσεις για το αεροδρόμιο εναλλαγής.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Δ. ΑΠΟΤΥΠΩΤΕΣ ΠΤΗΣΗΣ
Συμπληρωματικό στο Κεφάλαιο 6, 6.3

Εισαγωγή

Το υλικό του παρόντος Συνημμένου αφορά τους αποτυπωτές πτήσης, οι οποίοι προορίζονται για εγκατάσταση σε αεροπλάνα τα οποία εμπλέκονται στη διεθνή αεροναυτιλία. Οι αποτυπωτές πτήσης αποτελούνται από δύο συστήματα - έναν αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και έναν αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης. Οι αποτυπωτές στοιχείων πτήσης ταξινομούνται σε Τύπο I και Τύπο II ανάλογα με τον αριθμό των παραμέτρων που πρόκειται να καταγραφούν.

1. Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης (FDR)

1.1 Γενικές απαιτήσεις

1.1.1 Ο αποτυπωτής πρέπει να καταγράφει συνεχώς κατά τη διάρκεια της πτήσης.

1.1.2 Το κουτί του αποτυπωτή πρέπει να:

α) είναι βαμμένο με ένα ξεχωριστό πορτοκαλί ή κίτρινο χρώμα

β) φέρει ανακλαστικό υλικό για να διευκολύνεται ο εντοπισμός του, και

γ) έχει προσαρτημένη με ασφάλεια μια αυτόματα ενεργοποιούμενη υποβρύχια συσκευή εντοπισμού.

1.1.3 Ο αποτυπωτής πρέπει να εγκαθίσταται, έτσι ώστε:

α) η πιθανότητα ζημιάς στην καταγραφή να ελαχιστοποιείται. Για να πληρούται αυτή η απαίτηση, πρέπει να τοποθετείται όσο πιο πίσω είναι πρακτικά δυνατόν. Στην περίπτωση αεροπλάνων με συμπίεση, πρέπει να τοποθετείται κοντά στο πίσω διαχωριστικό τοίχωμα πίεσης.

β) να λαμβάνει την ηλεκτρική του ισχύ από ένα διανομέα, ο οποίος παρέχει τη μέγιστη αξιοπιστία για λειτουργία του αποτυπωτή, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη λειτουργία σε σημαντικά φορτία ή φορτία έκτακτης ανάγκης, και

γ) να υπάρχει ένα ακουστικό ή οπτικό μέσο για έλεγχο σωστής λειτουργίας του αποτυπωτή πριν από την πτήση.

1.2 Παράμετροι που πρέπει να καταγράφονται

1.2.1 Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης Τύπου I. Αυτός ο αποτυπωτής πρέπει να είναι ικανός να καταγράφει, ανάλογα με το αεροπλάνο, τουλάχιστον τις 32 παραμέτρους στον Πίνακα Α-1. Ωστόσο, άλλες παράμετροι μπορούν να αντικαθίστανται ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου και τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού καταγραφής.

1.2.2 Αποτυπωτής στοιχείων πτήσης Τύπου II. Αυτός ο αποτυπωτής πρέπει να είναι ικανός να καταγράφει, ανάλογα με το αεροπλάνο, τουλάχιστον τις πρώτες 15 παραμέτρους στον Πίνακα Α-1. Ωστόσο, άλλες παράμετροι μπορούν να αντικαθίστανται ανάλογα με τον τύπο του αεροπλάνου και τα χαρακτηριστικά του εξοπλισμού καταγραφής.

1.3 Πρόσθετες Πληροφορίες

1.3.1 Η κλίμακα μέτρησης, η οποία καταγράφει τα διαστήματα και την ακρίβεια των παραμέτρων στον εγκατεστημένο εξοπλισμό, συνήθως εξακριβώνεται με μεθόδους που είναι εγκεκριμένες από την κατάλληλη πιστοποιούσα αρχή.

1.3.2 Ο κατασκευαστής συνήθως παρέχει στην εθνική πιστοποιούσα αρχή τις ακόλουθες πληροφορίες, όσον αφορά τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης:

α) οδηγίες λειτουργίας του κατασκευαστή, περιορισμούς εξοπλισμού και διαδικασίες εγκατάστασης.

β) προέλευση ή πηγή παραμέτρου και εξισώσεις, οι οποίες σχετίζουν καταμετρήσεις με μονάδες μέτρησης, και

γ) εκθέσεις ελέγχων του κατασκευαστή.

1.3.3 Έγγραφα, τα οποία αφορούν την κατανομή παραμέτρων, τις εξισώσεις μετατροπής, την περιοδική διακρίβωση και άλλες πληροφορίες ικανότητας για χρήση/ συντήρηση, μπορούν να διατηρούνται από τον αερομεταφορέα. Τα έγγραφα πρέπει να είναι επαρκή, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι οι αρχές διερεύνησης ατυχήματος έχουν τις απαραίτητες πληροφορίες για να διαβάζουν τα στοιχεία σε μηχανικές μονάδες.

2. Αποτυπωτής ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης (CVR)

2.1 Γενικές απαιτήσεις

2.1.1 Ο αποτυπωτής πρέπει να είναι σχεδιασμένος έτσι, ώστε να καταγράφει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) επικοινωνίες ομιλίας που μεταδίδονται από ή λαμβάνονται στο αεροπλάνο από τον ασύρματο,

β) ακουστικό περιβάλλον στο θάλαμο διακυβέρνησης,

γ) επικοινωνίες ομιλίας των μελών του πληρώματος πτήσης στο θάλαμο διακυβέρνησης χρησιμοποιώντας το σύστημα ενδοεπικοινωνίας του αεροπλάνου,

δ) φωνητικά ή ακουστικά σήματα τα οποία αναγνωρίζουν βοηθήματα ναυτιλίας ή προσέγγισης που εισάγονται στο ακουστικό ή στο μικρόφωνο,

ε) επικοινωνίες ομιλίας των μελών του πληρώματος πτήσης που χρησιμοποιούν το σύστημα για να απευθύνονται στους επιβάτες, αν είναι εγκαταστημένο, και

ζ) ψηφιακή επικοινωνία με τα ATS, εκτός αν καταγράφεται από τον αποτυπωτή στοιχείων πτήσης.

2.1.2 Το κουτί του αποτυπωτή πρέπει να:

α) είναι βαμμένο με διακριτικό πορτοκαλί ή κίτρινο χρώμα,

β) φέρει αντανακλαστικό υλικό για να διευκολύνει τον εντοπισμό του, και

γ) έχει προσαρτημένη με ασφάλεια μια αυτόματα ενεργοποιούμενη υποβρύχια συσκευή εντοπισμού.

2.1.3 Προκειμένου να βοηθάνε στη φωνητική και ακουστική διάκριση, μικρόφωνα πρέπει να βρίσκονται στην καλύτερη θέση του θαλάμου διακυβέρνησης, για να καταγράφουν τις επικοινωνίες ομιλίας που προέρχονται από τις θέσεις κυβερνήτη και συγκυβερνήτη και τις επικοινωνίες ομιλίας άλλων μελών του πληρώματος στο θάλαμο διακυβέρνησης, όταν απευθύνονται σε εκείνες τις θέσεις. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί καλύτερα καλωδιώνοντας τα κατάλληλα μικρόφωνα κάσκας χειριστών για να καταγράφουν συνέχεια σε χωριστά κανάλια.

2.1.4 Ο αποτυπωτής πρέπει να είναι εγκατεστημένος έτσι, ώστε:

α) η πιθανότητα ζημιάς στην καταγραφή να ελαχιστοποιείται. Για να πληρούται αυτή η απαίτηση, πρέπει να τοποθετείται όσο πιο πίσω είναι πρακτικά δυνατόν. Στην περίπτωση αεροπλάνων με συμπίεση, πρέπει να τοποθετείται κοντά στο πίσω διαχωριστικό τοίχωμα πίεσης.

β) να λαμβάνει την ηλεκτρική του ισχύ από ένα διανομέα, ο οποίος παρέχει τη μέγιστη αξιοπιστία για λειτουργία του αποτυπωτή χωρίς να θέτει σε κίνδυνο τη λειτουργία σε σημαντικά φορτία ή φορτία έκτακτης ανάγκης,

γ) να υπάρχει ένα ακουστικό ή οπτικό μέσο για έλεγχο σωστής λειτουργίας του αποτυπωτή πριν από την πτήση, και

δ) αν ο αποτυπωτής έχει σύστημα ταχείας καθολικής απόσβεσης, η εγκατάσταση πρέπει να είναι σχεδιασμέ-

νη, ώστε να προλαμβάνει λειτουργία της συσκευής κατά τη διάρκεια της πτήσης ή σε περίπτωση συντριβής.

2.2 Απαιτήσεις επιδόσεων

2.2.1 Ο αποτυπωτής μπορεί να καταγράφει τουλάχιστον τέσσερα ίχνη εγγραφής ταυτόχρονα. Προκειμένου να εξασφαλίζεται ακριβής συσχετισμός του χρόνου μεταξύ των ιχνών εγγραφής, ο αποτυπωτής πρέπει να καταγράφει σε σειριακή μορφή. Αν χρησιμοποιείται διαμόρφωση διπλής φοράς, η σειριακή μορφή και η κατανομή του ίχνους εγγραφής μπορούν να διατηρούνται και στις δύο κατευθύνσεις.

2.2.2 Η προτιμητέα κατανομή του ίχνους εγγραφής είναι η ακόλουθη:

Ίχνος εγγραφής 1 - ακουστικά του συγκυβερνήτη και μικρόφωνο κάσκας χειριστή

Ίχνος εγγραφής 2 - ακουστικά του κυβερνήτη και μικρόφωνο κάσκας χειριστή

Ίχνος εγγραφής 3 - μικρόφωνο περιοχής

Ίχνος εγγραφής 4 - αναφορά χρόνου συν το ακουστικό του τρίτου και τέταρτου μέλους του πληρώματος και μικρόφωνο, εφόσον έχει εφαρμογή.

Σημείωση 1.- Το Ίχνος εγγραφής 1 βρίσκεται πιο κοντά στη βάση της κεφαλής καταγραφής.

Σημείωση 2.- Η προτιμητέα κατανομή του ίχνους εγγραφής προϋποθέτει χρήση μηχανισμών μεταφοράς συμβατικής μαγνητικής ταινίας και καθορίζεται, γιατί οι εξωτερικές άκρες της ταινίας έχουν μεγαλύτερο κίνδυνο καταστροφής από ότι το μέσον αυτής. Δεν αποκλείεται χρήση εναλλακτικών μέσων καταγραφής, όπου τέτοιοι περιορισμοί μπορεί να μην έχουν εφαρμογή.

2.2.3 Ο αποτυπωτής, όταν ελέγχεται με μεθόδους εγκεκριμένες από την αρμόδια πιστοποιούσα αρχή, πρέπει να επιδεικνύεται ότι είναι κατάλληλος για ακραίο περιβάλλον, πάνω από το οποίο είναι σχεδιασμένος να λειτουργεί.

2.2.4 Πρέπει να παρέχονται μέσα για ακριβή συσχετισμό του χρόνου μεταξύ του αποτυπωτή στοιχείων πτήσης και του αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης.

Σημείωση.- Μια μέθοδος επίτευξής του είναι να βάζουμε το σήμα χρόνου του FDR πάνω στον CVR.

2.3 Πρόσθετες πληροφορίες

2.3.1 Ο κατασκευαστής συνήθως παρέχει στην εθνική πιστοποιούσα αρχή τις ακόλουθες πληροφορίες όσον αφορά τον αποτυπωτή ομιλίας θαλάμου διακυβέρνησης:

α) οδηγίες λειτουργίας του κατασκευαστή, περιορισμούς εξοπλισμού και διαδικασίες εγκατάστασης, και

β) εκθέσεις ελέγχων του κατασκευαστή.

3. Επιθεωρήσεις συστημάτων FDR και CVR

3.1 Πριν από την πρώτη πτήση της ημέρας, ο ενσωματωμένος εξοπλισμός ελέγχου στο θάλαμο διακυβέρνησης για τους CVR, FDR και τη Μονάδα Απόκτησης Στοιχείων Πτήσης (FDAU) πρέπει να ελέγχονται, αν είναι εγκατεστημένα.

3.2 Ετήσιες επιθεωρήσεις πρέπει να πραγματοποιούνται ως εξής:

α) η ανάγνωση των στοιχείων που έχουν καταγραφεί από τους FDR και CVR πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο αποτυπωτής λειτουργεί σωστά για την ονομαστική διάρκεια της καταγραφής,

β) η ανάλυση του FDR μπορεί να αξιολογεί την ποιότητα των καταγραφομένων στοιχείων, για να καθορίζει εάν ο βαθμός μικροσφάλματος είναι μέσα στα αποδεκτά όρια και να καθορίζει τη φύση και την κατανομή των λαθών,

γ) μια πλήρης πτήση πρέπει να εξετάζεται από τον FDR σε μηχανικές μονάδες για να αξιολογείται η εγκυρότητα όλων των καταγραφεισών παραμέτρων. Ιδιαίτερη προσοχή μπορεί να δίνεται στις παραμέτρους από αισθητήρες οι οποίοι είναι συνδεδεμένοι στον FDR. Οι παράμετροι οι οποίες λαμβάνονται από σύστημα διανομής ηλεκτρικής ενέργειας του αεροσκάφους δεν χρειάζεται να ελέγχονται, εάν η ικανότητα σε χρήση τους μπορεί να ανιχνεύεται από άλλα συστήματα του αεροσκάφους,

δ) η συσκευή ανάγνωσης πρέπει να έχει το κατάλληλο λογισμικό για να μετατρέπει με ακρίβεια τις καταγραφείσες τιμές σε μηχανικές μονάδες και να καθορίζει την κατάσταση των διακεκριμένων σημάτων.

ε) μια ετήσια εξέταση του καταγραφέντος σήματος στον CVR πρέπει να εκτελείται με επανάληψη της καταγραφής του CVR. Εφόσον ο CVR είναι εγκατεστημένος στο αεροσκάφος πρέπει να καταγράφει σήματα ελέγχου από κάθε πηγή του αεροσκάφους και από σχετικές εξωτερικές πηγές για να διασφαλίζεται ότι όλα τα απαιτούμενα σήματα πληρούν τα πρότυπα κατανόησης, και

στ) όπου είναι πρακτικά δυνατόν, κατά τη διάρκεια της ετήσιας εξέτασης, πρέπει να εξετάζεται ένα δείγμα από εγγραφές του CVR κατά την πτήση για απόδειξη ότι η κατανόηση του σήματος είναι αποδεκτή.

3.3 Τα συστήματα αποτυπωτών πτήσης πρέπει να θεωρούνται ότι είναι ακατάλληλα για χρήση, εάν υπάρχει μια σημαντική περίοδος κακής ποιότητας στοιχείων, μη κατανοητά σήματα ή εάν μια ή περισσότερες από τις υποχρεωτικές παραμέτρους δεν καταγράφονται σωστά.

3.4 Μια αναφορά της ετήσιας επιθεώρησης μπορεί να είναι διαθέσιμη μετά από αίτηση στην κανονιστική αρχή του Κράτους με σκοπό την παρακολούθηση.

3.5 Διακρίβωση του συστήματος του FDR:

α) το σύστημα του FDR μπορεί να επαναδιακριβώνεται τουλάχιστον κάθε πέντε χρόνια, προκειμένου να προσδιορίζονται οποιεσδήποτε διαφορές στο πρόγραμμα τεχνικών μετατροπών για τις υποχρεωτικές παραμέτρους, και να διασφαλίζεται ότι οι παράμετροι καταγράφονται μέσα στα πλαίσια ανοχών της διακρίβωσης, και

β) όταν οι παράμετροι του ύψους και της ταχύτητας του αέρα παρέχονται από αισθητήρες οι οποίοι είναι συνδεδεμένοι στο σύστημα του FDR, πρέπει να γίνεται επαναδιακρίβωση, όπως προτείνεται από τον κατασκευαστή του αισθητήρα, ή τουλάχιστον κάθε δύο χρόνια.

Πίνακας Δ–1
Παράμετροι για Αποτυπωτές Στοιχείων Πτήσης

Α/Α	Παράμετρος	Εύρος Μέτρησης	Χρονικό διάστημα καταγραφής (δευτερόλεπτα)	Όρια ακριβείας (στοιχεία εισαγωγής αισθητήρων σε σύγκριση με την ανάγνωση του FDR)
1	Χρόνος (UTC όταν είναι διαθέσιμος, διαφορετικά ο χρόνος που παρήλθε)	24 ώρες	4	±0,125% ανά ώρα
2	Βαρομετρικό ύψος	-300μ. (-1000 πόδια) σε μέγιστο πιστοποιημένο ύψος του αεροσκάφους +1500 μ. (+5000 πόδια)	1	±30 μ. έως ±200 μ. (±100 πόδια έως ±700 πόδια)
3	Ενδεικνυόμενη ταχύτητα αέρος	95 km/h (50κόμβοι) έως μέγιστη V_{SO} – *Σημείωση 1* V_{SO} έως 1.2 V_D – *Σημείωση 2*	1	±5% ±3%
4	Πορεία	360°	1	±2°
5	Κανονική επιτάχυνση	-3 g έως +6 g	0,125	±1% του μέγιστου εύρους εξαιρουμένου σφάλματος αναφοράς ±5%
6	Στάση πρόνευσης	± 75°	1	±2°
7	Στάση περιστροφής	±180°	1	±2°
8	Επιλογή εκπομπής ασυρμάτου	On/off (μια επιλογή)	1	–
9	Ισχύς εκάστου κινητήρα – *Σημείωση 3*	Πλήρες εύρος	1 (ανά κινητήρα)	±2%
10	Πτερύγια καμπυλότητας χείλους εκφυγής ή θέση επιλογής στο θάλαμο χειριστών	Πλήρες εύρος ή κάθε διακεκριμένη θέση	2	±5% ή όπως ο ενδείκτης του χειριστή
11	Πτερύγια καμπυλότητας χείλους προσβολής ή θέση επιλογής στο θάλαμο χειριστών	Πλήρες εύρος ή κάθε διακεκριμένη θέση	2	±5% ή όπως ο ενδείκτης του χειριστή
12	Θέση αναστροφέα ώσης	Στοιβαγμένο, σε διαμετακόμιση και αναστροφή	1 (ανά κινητήρα)	
13	Επιλογή επίγειου φθορέα άντωσης/ αερόφρενου	Πλήρες εύρος ή κάθε διακεκριμένη θέση	1	±2% εκτός εάν απαιτείται μοναδικά μεγαλύτερη ακρίβεια
14	Εξωτερική θερμοκρασία αέρος	Εύρος αισθητήρα	2	±2° C
15	Αυτόματος πιλότος/ αυτόματος μοχλός ισχύος/τρόπος λειτουργίας AFCS και κατάσταση εμπλοκής	Κατάλληλος συνδυασμός επιλογών	1	
Σημείωση.– Οι πρώτες 15 παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για FDR Τύπου II.				
16	Διαμήκης επιτάχυνση	± 1 g	0,25	± 1,5% του μέγιστου εύρους εξαιρουμένου σφάλματος αναφοράς ±5%
17	Εγκάρσια επιτάχυνση	± 1 g	0,25	± 1,5% του μέγιστου εύρους εξαιρουμένου σφάλματος αναφοράς ±5%
18	Εισαγωγή από το χειριστή ή/και θέση επιφανειών ελέγχου – βασικά χειριστήρια (πρόνευση, περιστροφή, εκτροπή) – *Σημείωση 4*	Πλήρες εύρος	1	±2% εκτός εάν απαιτείται μοναδικά μεγαλύτερη ακρίβεια
19	Θέση αντισταθμιστικού πρόνευσης	Πλήρες εύρος	1	±3% εκτός εάν απαιτείται μοναδικά μεγαλύτερη ακρίβεια

Α/Α	Παράμετρος	Εύρος Μέτρησης	Χρονικό διάστημα καταγραφής (δευτερόλεπτα)	Όρια ακριβείας (στοιχεία εισαγωγής αισθητήρων σε σύγκριση με την ανάγνωση του FDR)
20	Ραδιοϋψόμετρο	-6 μ. έως 750 μ. (-20 πόδια έως 2500 πόδια)	1	±0,6 μ. (±2 πόδια) ή ±3% οποιοδήποτε είναι μεγαλύτερο κάτω από τα 150 μ. (500 πόδια) και ±5% πάνω από 150 μ. (500 πόδια)
21	Απόκλιση ίχνους κατολίσθησης	Εύρος σήματος	1	±3%
22	Απόκλιση διευθυντικού ραδιοφάρου	Εύρος σήματος	1	±3%
23	Διέλευση ραδιοσημαντήρα	Ξεχωριστό	1	
24	Κύρια προειδοποίηση	Ξεχωριστό	1	
25	Επιλογή συχνότητας NAV 1 & 2 – *Σημείωση 5*	Πλήρες εύρος	4	Όπως εγκαταστάθηκε
26	Απόσταση DME 1 και 2 – *Σημειώσεις 5 και 6*	0– 370 χλμ.	4	Όπως εγκαταστάθηκε
27	Κατάσταση διακόπτη συστήματος προσγειώσεως	Διακεκριμένη θέση	1	
28	GPWS (Σύστημα προειδοποίησης προσέγγισης εδάφους)	Ξεχωριστό	1	
29	Γωνία προσβολής	Πλήρες εύρος	0,5	Όπως εγκαταστάθηκε
30	Υδραυλικά, κάθε σύστημα (χαμηλή πίεση)	Ξεχωριστό	2	
31	Στοιχεία ναυτιλίας (γεωγραφικό μήκος και πλάτος, ταχύτητα εδάφους και γωνία έκπτωσης) – *Σημείωση 7*	Όπως εγκαταστάθηκε	1	Όπως εγκαταστάθηκε
32	Σύστημα προσγείωσης ή θέση επιλογέα συστήματος προσγείωσης	Διακεκριμένη θέση	4	Όπως εγκαταστάθηκε

Σημείωση.– Οι προηγούμενες 32 παράμετροι ικανοποιούν τις απαιτήσεις για FDR Τύπου I.

Σημειώσεις.–

1. V_{SO} ταχύτητα απώλειας στήριξης ή ελάχιστη σταθερή ταχύτητα πτήσης σε διαμόρφωση προσγείωσης
2. V_D ταχύτητα βύθισης σχεδίασης
3. Καταγραφή ικανοποιητικών εισαγωγών για τον καθορισμό της ισχύος
4. Για αεροπλάνα με συμβατικά συστήματα ελέγχου, ισχύει το "ή". Για αεροπλάνα χωρίς μηχανικά συστήματα ελέγχου ισχύει το "και". Σε αεροπλάνα με διαιρούμενες επιφάνειες, ένας κατάλληλος συνδυασμός από εισαγωγές είναι αποδεκτός αντί της καταγραφής κάθε επιφάνειας χωριστά.
5. Εάν υπάρχει διαθέσιμο σήμα σε ψηφιακή μορφή.
6. Η καταγραφή του γεωγραφικού μήκους και πλάτους από INS ή άλλο σύστημα ναυτιλίας είναι ένα προτιμητέο εναλλακτικό σύστημα.
7. Εάν υπάρχουν σήματα άμεσα διαθέσιμα

Αν είναι διαθέσιμη περαιτέρω χωρητικότητα καταγραφής, πρέπει να εξετάζεται η καταγραφή των παρακάτω πρόσθετων πληροφοριών:

α) πληροφορίες λειτουργίας από συστήματα ψηφιακής απεικόνισης, τέτοια όπως συστήματα ηλεκτρονικών οργάνων πτήσης (EFIS), ηλεκτρονική κεντρική οθόνη αεροσκάφους (ECAM) και σύστημα ενδείξεων κινητήρα και προειδοποίησης πληρώματος (EICAS). Χρησιμοποιείστε την ακόλουθη σειρά προτεραιότητας:

1) παράμετροι που επιλέγονται από το πλήρωμα διακυβέρνησης που έχουν σχέση με το επιθυμητό ίχνος πτήσης, π.χ. ρύθμιση βαρομετρικής πίεσης, επιλεγέν ύψος, επιλεγείσα ταχύτητα αέρος, αποφασιστικό σχετικό ύψος, και εμπλοκή του συστήματος αυτόματης πτήσης και ενδείξεις τρόπου λειτουργίας, αν δεν καταγράφονται από άλλη πηγή,

2) επιλογή/ κατάσταση συστήματος απεικόνισης, π.χ. SECTOR, PLAN, ROSE, NAV, WXR, COMPOSITE, COPY, κλπ,

3) Προειδοποιήσεις και συναγερμοί,

4) Η ταυτότητα των απεικονιζόμενων σελίδων για διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και καταλόγων ελέγχου ενεργειών.

β) πληροφορίες επιβράδυνσης, συμπεριλαμβανόμενης και της εφαρμογής πέδησης για χρήση κατά την εξέταση υπερβάσεων των ορίων μήκους διαδρόμου κατά την προσγείωση και ματαιωμένων απογειώσεων, και

γ) πρόσθετες παράμετροι κινητήρων (EPR, N1, EGT, ροή καυσίμου, κ.λπ).

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Ε. ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΕΓΑΛΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΑΠΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΜΕ ΔΥΟ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΕΣ ΜΟΝΑΔΕΣ ΙΣΧΥΟΣ
Συμπληρωματικό στο Κεφάλαιο 4, 4.7

1. Σκοπός και εύρος

1.1 Εισαγωγή

Ο σκοπός του παρόντος Συνημμένου είναι να δώσει καθοδήγηση επί της τιμής του οριακού χρόνου που πρόκειται να καθιερωθεί σε συμμόρφωση με το Κεφάλαιο 4, 4.7.1 και επίσης να δώσει καθοδήγηση για τα μέσα προς επίτευξη του απαιτούμενου επιπέδου ασφάλειας που προβλέπεται από το Κεφάλαιο 4, 4.7.2, όπου εγκρίνονται πτητικές λειτουργίες πέραν του καθορισμένο ορίου.

1.2 Οριακός χρόνος

Θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι ο οριακός χρόνος που καθορίζεται σύμφωνα με το Κεφάλαιο 4, 4.7.1 δεν είναι επιχειρησιακό όριο, αλλά είναι χρόνος πτήσης από επαρκές αεροδρόμιο εναλλαγής διαδρομής πέραν του οποίου το Κράτος του Αερομεταφορέα πρέπει να δώσει ιδιαίτερη σημασία στο αεροπλάνο και την πτητική λειτουργία πριν εκχωρήσει εξουσιοδότηση. Σε αναμονή απόκτησης επιπρόσθετων στοιχείων για τέτοιες πτητικές λειτουργίες από δικινητήρια εμπορικά μεταφορικά αεροπλάνα και λαμβάνοντας υπόψη το επιδιωκόμενο από το Κεφάλαιο 4, 4.7.2 επίπεδο ασφαλείας, προτείνεται όπως ο οριακός χρόνος είναι 60 λεπτά.

1.3 Βασικά σχέδια

Προκειμένου να διατηρηθεί το απαιτούμενο επίπεδο ασφαλείας σε διαδρομές όπου ένα αεροπλάνο με δύο μονάδες ισχύος επιτρέπεται να επιχειρεί πέραν του οριακού χρόνου, είναι αναγκαίο ότι:

α) η πιστοποίηση πτητικής ικανότητας του τύπου του αεροπλάνου επιτρέπει ειδικά πτητικές λειτουργίες πέραν του οριακού χρόνο, λαμβάνοντας υπόψη το σχεδιασμό συστημάτων του αεροπλάνου και τις απόψεις αξιοπιστίας,

β) η αξιοπιστία του συστήματος προώθησης είναι τέτοια, ώστε ο κίνδυνος διπλής βλάβης μονάδας ισχύος από ανεξάρτητες αιτίες είναι εξαιρετικά απομακρυσμένος,

γ) οποιεσδήποτε αναγκαίες ειδικές απαιτήσεις συντήρησης ικανοποιούνται,

δ) οι ειδικές απαιτήσεις επιμελητείας πτήσεων καλύπτονται,

ε) οι αναγκαίες επιχειρησιακές διαδικασίες κατά την πτήση έχουν καθιερωθεί, και

στ) ειδική επιχειρησιακή εξουσιοδότηση εκχωρείται από το Κράτος του Αερομεταφορέα.

2. Λεξιλόγιο όρων

Όπου χρησιμοποιούνται οι ακόλουθοι όροι στο παρόν Συνημμένο, έχουν την αντίστοιχη σημασία:

Επαρκές αεροδρόμιο εναλλαγής (Adequate alternate aerodrome). Επαρκές αεροδρόμιο εναλλαγής είναι εκείνο στο οποίο οι απαιτήσεις επιδόσεων προσγείωσης μπορούν να ικανοποιηθούν και το οποίο αναμένεται να διατίθεται, εάν απαιτείται, και το οποίο διαθέτει τις αναγκαίες ευκολίες και υπηρεσίες, όπως έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, φωτισμός, επικοινωνίες, μετεωρολογικές υπηρεσίες, ναυτιλιακά βοηθήματα, υπηρεσίες διάσωσης και πυρόσβεσης και μια κατάλληλη διαδικασία ενόργανης προσέγγισης.

Κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής (Suitable alternate aerodrome). Κατάλληλο αεροδρόμιο εναλλαγής είναι ένα επαρκές αεροδρόμιο, όπου, για τον προβλεπόμενο χρόνο χρήσης, αναφορές καιρού ή προγνώσεις, ή οποιοσδήποτε συνδυασμός αυτών, δείχνει ότι οι καιρικές συνθήκες θα είναι στα ή πάνω από τα απαιτούμενα επιχειρησιακά ελάχιστα του αεροδρομίου, και οι αναφορές κατάστασης επιφάνειας διαδρόμου δείχνουν ότι είναι δυνατή η ασφαλής προσγείωση.

Μονάδα ισχύος (Power unit). Σύστημα αποτελούμενο από ένα κινητήρα και όλα τα βοηθητικά μέρη που είναι τοποθετημένα στον κινητήρα προ της εγκατάστασης στο αεροπλάνο, για να παρέχει και να ελέγχει την ισχύ/ώση και για την εξαγωγή ενέργειας για τα συστήματα του αεροπλάνου, αλλά δεν περιλαμβάνει τις ανεξάρτητες συσκευές παραγωγής ώσης μικρής διάρκειας.

Πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων (Extended range operations). Οποιαδήποτε πτήση αεροπλάνου με δύο στροβιλοκινητήρες όπου ο χρόνος πτήσης με ταχύτητα πλεύσεως με μια μονάδα ισχύος εκτός λειτουργάς (σε συνθήκες ISA και άπνοιας), από ένα σημείο της διαδρομής προς ένα επαρκές αεροδρόμιο εναλλαγής, είναι μεγαλύτερος από τον οριακό χρόνο τον εγκεκριμένο από το Κράτος του Αερομεταφορέα.

Σύστημα αεροπλάνου (Aeroplane system). Το σύστημα αεροπλάνου περιλαμβάνει όλα τα στοιχεία του αναγκαίου εξοπλισμού για τον έλεγχο και την απόδοση μιας ιδιαίτερης κύριας λειτουργίας. Περιλαμβάνει τόσο τον εξοπλισμό που παρέχεται ειδικά για την υπόψη λειτουργία όσο και άλλο σχετικό βασικό εξοπλισμό αεροπλάνου, όπως εκείνος που απαιτείται για την παροχή ισχύος λειτουργίας του εξοπλισμού. Στην περίπτωση αυτή, η μονάδα ισχύος δεν θεωρείται ως σύστημα του αεροπλάνου.

Σύστημα προώθησης (Propulsion system). Σύστημα που αποτελείται από μια μονάδα ισχύος και όλο τον άλλο εξοπλισμό που χρησιμοποιείται για την παροχή εκείνων των λειτουργιών των αναγκαίων για να στηρίζει, παρακολουθεί, και ελέγχει την έξοδο ισχύος/ ώσης από κάθε μονάδα ισχύος μετά την εγκατάσταση στο σκάφος.

3. Απαιτήσεις πιστοποίησης πτητικής ικανότητας για πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων

Κατά τη διάρκεια της διαδικασίας πιστοποίησης πτητικής ικανότητας για ένα τύπο αεροπλάνου προοριζόμενου για πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή, για να εξασφαλισθεί ότι το απαιτούμενο επίπεδο ασφάλειας θα διατηρηθεί υπό τις συνθήκες οι οποίες ενδέχεται να αντιμετωπισθούν κατά τη διάρκεια τέτοιων πτητικών λειτουργιών, π.χ. πτήση για εκτεταμένες περιόδους μετά από βλάβη κινητήρα ή/και ουσιωδών συστημάτων. Πληροφορίες ή διαδικασίες, που σχετίζονται ειδικά με πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων, θα πρέπει να ενσωματώνονται στο εγχειρίδιο πτήσης του αεροπλάνου, το εγχειρίδιο συντήρησης ή άλλο κατάλληλο εγχειρίδιο.

Σημείωση.- Κριτήρια για τις επιδόσεις συστημάτων αεροπλάνου και αξιοπιστία για πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων περιέχονται στο Airworthiness Manual (Doc 9760).

4. Ωριμότητα και αξιοπιστία συστήματος προώθησης

4.1 Βασικά στοιχεία που θα ληφθούν υπόψη για την εξουσιοδότηση πτητικών λειτουργιών μεγάλων αποστάσεων είναι η ωριμότητα και η αξιοπιστία του συστήματος προώθησης. Αυτές θα πρέπει να είναι τέτοιες, ώστε ο κίνδυνος πλήρους απώλειας ισχύος για ανεξάρτητους λόγους είναι εξαιρετικά απομακρυσμένος.

4.2 Ο μόνος τρόπος να εκτιμηθεί η ωριμότητα του συστήματος προώθησης και η αξιοπιστία του στην υπηρεσία είναι η άσκηση μηχανικής κρίσης, λαμβάνοντας υπόψη την παγκόσμια εμπειρία για αυτή τη μονάδα ισχύος.

4.3 Για ένα σύστημα προώθησης του οποίου η αξιοπιστία έχει ήδη εκτιμηθεί, κάθε εθνική αρχή πρέπει να αξιολογήσει την ικανότητα του αερομεταφορέα να διατηρήσει αυτό το επίπεδο αξιοπιστίας, λαμβάνοντας υπόψη το ιστορικό αξιοπιστίας του μεταφορέα έναντι μονάδων ισχύος στενά σχετιζόμενων τύπων.

5. Τροποποιήσεις πτητικής ικανότητας και απαιτήσεις προγράμματος συντήρησης

Το πρόγραμμα συντήρησης κάθε αερομεταφορέα θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι:

α) οι τίτλοι και οι αριθμοί όλων των τροποποιήσεων πτητικής ικανότητας, προσθήκες και αλλαγές που έχουν γίνει για να πιστοποιηθούν τα συστήματα του αεροπλάνου για πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων παρέχονται στο Κράτος Νηολόγησης και, όπου έχει εφαρμογή, στο Κράτος του Αερομεταφορέα,

β) οποιεσδήποτε αλλαγές στις διαδικασίες συντήρησης και εκπαίδευσης, πρακτικές ή περιορισμούς, που καθιερώνονται στην πιστοποίηση για πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων, υποβάλλονται στο Κράτος του Αερομεταφορέα και όπου έχει εφαρμογή, στο Κράτος Νηολόγησης, πριν υιοθετηθούν οι αλλαγές αυτές,

γ) θα εκπονηθεί και θα υλοποιηθεί πρόγραμμα αναφοράς αξιοπιστίας προ της έγκρισης και θα συνεχίζεται μετά την έγκριση,

δ) αναλαμβάνεται άμεση υλοποίηση των απαιτούμενων τροποποιήσεων και επιθεωρήσεων, οι οποίες θα ήταν δυνατόν να επηρεάσουν την αξιοπιστία του συστήματος προώθησης,

ε) θα καθιερωθούν διαδικασίες οι οποίες θα εμποδίζουν ένα αεροπλάνο να δοθεί για πτητική λειτουργία μεγάλων αποστάσεων, μετά από κράτηση της μονάδας ισχύος ή βλάβη κυρίου συστήματος σε προηγούμενη πτήση, μέχρις ότου ή αιτία της βλάβης αυτής έχει εντοπισθεί θετικά και έχει ολοκληρωθεί η αναγκαία διορθωτική ενέργεια. Η επιβεβαίωση ότι τέτοια διορθωτική ενέργεια έγινε, μπορεί, σε μερικές περιπτώσεις, να απαιτήσει την επιτυχή ολοκλήρωση μιας επακόλουθης πτήσης πριν τη διάθεση για πτητική λειτουργία μεγάλων αποστάσεων, και

στ) έχει καθιερωθεί διαδικασία για να εξασφαλισθεί ότι ο εξοπλισμός του αεροπλάνου θα συνεχίσει να συντηρείται στο επίπεδο επιδόσεων και αξιοπιστίας που απαιτούνται για πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων.

6. Απαιτήσεις επιμελητείας πτήσης

Στην εφαρμογή των γενικών απαιτήσεων επιμελητείας πτήσεως του Κεφαλαίου 4 ιδιαίτερη προσοχή θα πρέπει να δοθεί στις συνθήκες που τυχόν θα επικρατούν κατά τις πτητικές λειτουργίες μεγάλων αποστάσεων, π.χ. εκτεταμένη πτήση με μια μονάδα ισχύος εκτός λειτουργίας, υποβιβασμός κυρίων συστημάτων, μειωμένο ύψος πτήσεως, κ.λ.π. Επιπλέον των απαιτήσεων του Κεφαλαίου 4, 4.7.3, θα πρέπει να εξετασθούν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) λειτουργικότητα των συστημάτων προ πτήσεως,

β) ευκολίες και δυνατότητες επικοινωνιών και ναυτιλίας,

γ) απαιτήσεις καυσίμου, και

δ) διαθεσιμότητα σχετικών πληροφοριών επιδόσεων.

7. Επιχειρησιακές αρχές

Ένα αεροπλάνο, που εμπλέκεται σε πτητική λειτουργία μεγάλων αποστάσεων, θα πρέπει κανονικά, στην περίπτωση:

α) κράτησης μονάδας ισχύος, να πετάει προς και να προσγειώνεται στο πλησιέστερο (από την άποψη του ελάχιστου χρόνου πτήσεως) αεροδρόμιο που είναι βολικό για προσγείωση,

β) βλάβης σε ένα απλό ή πολλαπλό κύριο σύστημα του αεροπλάνου, να πετάει προς και να προσγειώνεται στο πλησιέστερο βολικό αεροδρόμιο, εκτός εάν έχει επιδείξει, ενόψει των συνεπειών της βλάβης στην πτήση και την πιθανότητα και τις συνέπειες επακόλουθων βλαβών, ότι η συνέχιση της σχεδιασμένης πτήσης δεν έχει ως αποτέλεσμα ουσιώδη μείωση της ασφάλειας, και

γ) αλλαγών που έχουν αντίκτυπο στην κατάσταση των στοιχείων του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού, τις ευκολίες επικοινωνιών και ναυτιλίας, τον εφοδιασμό καυσίμου και λαδιού, τα αεροδρόμια εναλλαγής διαδρομής ή τις επιδόσεις του αεροπλάνου, να επιφέρουν κατάλληλες προσαρμογές στο σχέδιο πτήσης.

8. Επιχειρησιακή εξουσιοδότηση

Εξουσιοδοτώντας την πτητική λειτουργία αεροπλάνου με δύο μονάδες ισχύος σε διαδρομή μεγάλων αποστάσεων σύμφωνα με το Κεφάλαιο 4, 4.7.2, το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει, επιπλέον των απαιτήσεων που τέθηκαν προηγουμένως στο παρόν Συνημμένο, να εξασφαλίζει ότι:

α) η προηγούμενη εμπειρία του αερομεταφορέα και το ιστορικό συμμόρφωσης είναι ικανοποιητικά,

β) ο αερομεταφορέας έχει επιδείξει ότι η πτήση μπορεί να συνεχίσει προς ασφαλή προσγείωση υπό τις προβλεπόμενες μειωμένες επιχειρησιακές συνθήκες, που θα προέλθουν από:

1) ολική απώλεια ισχύος μιας μονάδας ισχύος, ή

2) ολική απώλεια μονάδας ισχύος που παρέχει ηλεκτρική ισχύ, ή

3) οποιαδήποτε άλλη κατάσταση που το Κράτος του Αερομεταφορέα θεωρεί ότι είναι αντίστοιχη με κίνδυνο της πτητικής ικανότητας και των επιδόσεων,

γ) το εκπαιδευτικό πρόγραμμα εκπαίδευσης πληρωμάτων του αερομεταφορέα είναι κατάλληλο για την προτεινόμενη πτητική λειτουργία, και

δ) τα έγγραφα που συνοδεύουν την εξουσιοδότηση καλύπτουν όλα τα συναφή θέματα.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ ΣΤ. ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΑ
Συμπληρωματικό στο Κεφάλαιο 4, 4.2.1

1. Σκοπός και εύρος

1.1 Εισαγωγή

Ο σκοπός του παρόντος Συνημμένου είναι η παροχή καθοδήγησης που αφορά ενέργειες που απαιτούνται από τα Κράτη σε σχέση με τις απαιτήσεις πιστοποίησης αερομεταφορέα του Κεφαλαίου 4, 4.2.1, ιδιαιτέρως τα μέσα ολοκλήρωσης και καταγραφής αυτών των ενεργειών.

1.2 Απαιτούμενη πρότερη πιστοποίηση

Σύμφωνα με το Πρότυπο 4.2.1.4, η έκδοση ενός πιστοποιητικού αερομεταφορέα (AOC) είναι "εξαρτώμενη από την επίδειξη του αερομεταφορά" προς το Κράτος, ότι η οργάνωση, εκπαιδευτική πολιτική και προγράμματα, πτητικές λειτουργίες, ρυθμίσεις επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης είναι επαρκείς λαμβάνοντας υπόψη τη φύση και την έκταση των πτητικών λειτουργιών που πρόκειται να διεξαχθούν. Η διαδικασία πιστοποίησης συνεπάγεται την αξιολόγηση κάθε αερομεταφορέα από το Κράτος και τον προσδιορισμό του γεγονότος ότι ο αερομεταφορέας έχει τη δυνατότητα να διεξάγει ασφαλείς πτητικές λειτουργίες, πριν από την αρχική έκδοση ενός AOC ή την προσθήκη οποιασδήποτε επακόλουθης εξουσιοδότησης σε ένα AOC.

1.3 Τυποποιημένες πρακτικές πιστοποίησης

Το Πρότυπο 4.2.1.7 απαιτεί από το Κράτος του Αερομεταφορέα να εκπονήσει ένα σύστημα πιστοποίησης ώστε να εξασφαλίσει συμμόρφωση με τα απαιτούμενα πρότυπα για τον τύπο της πτητικής λειτουργίας που πρόκειται να διεξαχθεί. Αρκετά Κράτη έχουν αναπτύξει πολιτικές και διαδικασίες για να συμμορφώνονται με αυτή την απαίτηση πιστοποίησης καθώς εξελίσσονται οι δυνατότητες της βιομηχανίας. Ενώ αυτά τα Κράτη δεν ανέπτυξαν τις πρακτικές τους για πιστοποίηση σε συνεργασία μεταξύ τους, οι πρακτικές τους είναι αξιοσημείωτα όμοιες και συνεπείς στις απαιτήσεις τους. Η αποτελεσματικότητα των πρακτικών τους έχει ισχυροποιηθεί για πολλά χρόνια, με αποτέλεσμα βελτιωμένες επιδόσεις ασφαλείας των αερομεταφορέων σε όλο τον κόσμο. Πολλές από αυτές τις πρακτικές πιστοποίησης έχουν ενσωματωθεί στις διατάξεις του ICAO δι' αναφοράς.

2. Απαιτούμενες τεχνικές αξιολογήσεις ασφάλειας

2.1 Ενέργειες έγκρισης και αποδοχής

2.1.1 Η πιστοποίηση και συνεχής επιτήρηση ενός αερομεταφορέα περιλαμβάνει ενέργειες που γίνονται από ένα Κράτος επί θεμάτων που υποβλήθηκαν για εξέταση. Οι ενέργειες μπορούν να ταξινομηθούν ως εγκρίσεις ή αποδοχές εξαρτωμένων από τη φύση της απάντησης από το Κράτος επί του θέματος που υποβλήθηκε για εξέταση.

2.1.2 Η έγκριση είναι μια ενεργή απάντηση από το Κράτος σε ένα θέμα που υποβλήθηκε για εξέταση. Η έγκριση συνιστά εύρεση ή επίδειξη συμμόρφωσης με τα εφαρμοζόμενα πρότυπα. Η έγκριση θα αποδεικνύεται από την υπογραφή του εγκρίναντος υπευθύνου, την έκδοση εγγράφου ή πιστοποιητικού, ή οποιαδήποτε άλλη επίσημη ενέργεια που αναλαμβάνεται από το Κράτος.

2.1.3 Η αποδοχή δεν απαιτεί απαραίτητα μια ενεργή απάντηση από το Κράτος, σε ένα θέμα που υποβλήθηκε για εξέταση. Ένα Κράτος μπορεί να αποδεχθεί το θέμα που του υποβλήθηκε για εξέταση ως να είναι σύμφωνο με τα εφαρμοζόμενα πρότυπα εφόσον το Κράτος δεν απορρίψει συγκεκριμένα όλο ή μέρος του εξεταζόμενου θέματος, συνήθως μετά από κάποια καθορισμένη χρονική περίοδο μετά την υποβολή.

2.1.4 Η φράση "εγκεκριμένο από το Κράτος" ή όμοιες φράσεις που χρησιμοποιούν τη λέξη "έγκριση" χρησιμοποιούνται συχνά στο Παράρτημα 6, Μέρος I. Οι διατάξεις που υποδηλώνουν ανασκόπηση και συνεπάγονται έγκριση ή τουλάχιστον "αποδοχή" από το Κράτος παρουσιάζονται ακόμα πιο συχνά στο Παράρτημα 6, Μέρος I. Επιπλέον αυτών των συγκεκριμένων φράσεων, το Παράρτημα 6, Μέρος I, περιλαμβάνει πολυάριθμες αναφορές σε απαιτήσεις οι οποίες θα δημιουργήσουν, κατ' ελάχιστον, την ανάγκη για τουλάχιστον μια τεχνική εξέταση από το Κράτος. Το παρόν Συνημμένο ομαδοποιεί και σκιαγραφεί εκείνα τα συγκεκριμένα Πρότυπα και Συνιστώμενες Πρακτικές για εύκολη χρήση από τα Κράτη.

2.1.5 Το Κράτος θα πρέπει να κάνει ή να ρυθμίσει μια αξιολόγηση τεχνικής ασφάλειας πριν εκδώσει την έγκριση ή αποδοχή. Η αξιολόγηση θα πρέπει:

α) να πραγματοποιείται από πρόσωπο με συγκεκριμένα προσόντα για να κάνει τέτοια τεχνική αξιολόγηση,

β) να είναι σύμφωνη με γραπτή, τυποποιημένη μεθοδολογία, και

γ) όπου είναι αναγκαίο για την ασφάλεια, να περιλαμβάνει πρακτική επίδειξη της πραγματικής ικανότητας του αερομεταφορέα να διεξάγει τέτοια πτητική λειτουργία.

2.2 Επιδείξεις πριν από την έκδοση ορισμένων εγκρίσεων

2.2.1 Το Πρότυπο 4.2.1.4 υποχρεώνει το Κράτος του Αερομεταφορέα, πριν από την πιστοποίηση ενός αερομεταφορέα, να απαιτεί επαρκείς επιδείξεις από αυτόν για να δώσει τη δυνατότητα στο Κράτος να αξιολογήσει την επάρκεια της οργάνωσης, της μεθόδου ελέγχου και επιτήρησης των πτητικών λειτουργιών, και τις ρυθμίσεις επίγειας εξυπηρέτησης και συντήρησης του αερομεταφορέα. Αυτές οι επιδείξεις θα πρέπει να είναι επιπλέον της επισκόπησης ή των επιθεωρήσεων των εγχειριδίων, αρχείων, ευκολιών και εξοπλισμού. Ορισμένες από τις εγκρίσεις που απαιτούνται από το Παράρτημα 6, Μέρος I, όπως η έγκριση για πτητικές λειτουργίες Κατηγορίας III, έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ασφάλεια και θα πρέπει να ισχυροποιούνται με επίδειξη πριν το Κράτος εγκρίνει τέτοιες πτητικές λειτουργίες.

2.2.2 Ενώ η συγκεκριμένη μεθοδολογία και έκταση των απαιτούμενων επιδείξεων και αξιολογήσεων ποικίλουν μεταξύ των Κρατών, η διαδικασία πιστοποίησης Κρατών των οποίων οι αερομεταφορείς έχουν καλές επιδόσεις ασφάλειας είναι γενικώς σταθερή. Σε αυτά τα Κράτη, επιθεωρητές με τεχνικά προσόντα αξιολογούν ένα αντιπροσωπευτικό δείγμα της πραγματικής εκπαίδευσης, συντήρησης και πτητικών λειτουργιών πριν από την έκδοση ενός AOC ή πρόσθετων εξουσιοδοτήσεων στο AOC.

2.3 Καταγραφή των ενεργειών πιστοποίησης

2.3.1 Είναι σημαντικό όπως οι ενέργειες πιστοποίησης,

έγκρισης και αποδοχής από το Κράτος είναι επαρκώς τεκμηριωμένες. Το Κράτος θα πρέπει να εκδώσει μια γραπτή πράξη, όπως μια επιστολή ή επίσημο έγγραφο, ως επίσημη καταγραφή της ενέργειας. Αυτές οι γραπτές πράξεις θα πρέπει να τηρούνται καθ' όσον χρόνο ο αερομεταφορέας συνεχίζει να χρησιμοποιεί τις εξουσιοδοτήσεις για τις οποίες εκδόθηκε η ενέργεια έγκρισης ή αποδοχής. Αυτές οι πράξεις είναι σαφή αποδεικτικά στοιχεία των εξουσιοδοτήσεων που κατέχει ένας αερομεταφορέας και παρέχουν απόδειξη στην περίπτωση που το Κράτος και ο αερομεταφορέας διαφωνούν για τις πτητικές λειτουργίες που ο αερομεταφορέας είναι εξουσιοδοτημένος να διεξάγει.

2.3.2 Ορισμένα Κράτη συλλέγουν στοιχεία πιστοποίησης, όπως πράξεις επιθεωρήσεων, επιδείξεων, εγκρίσεων και αποδοχών, σε ενιαίο αρχείο το οποίο τηρείται καθ' όσον χρόνο ο αερομεταφορέας είναι ενεργός. Άλλα Κράτη τηρούν αυτά τα στοιχεία σε αρχεία σύμφωνα με την εκτελεσθείσα ενέργεια πιστοποίησης, και επισκοπούν τα αρχείο καθώς ενημερώνονται οι πράξεις έγκρισης ή αποδοχής. Ανεξάρτητα από τη χρησιμοποιούμενη μέθοδο, αυτά τα στοιχεία πιστοποίησης είναι πειστικές αποδείξεις ότι ένα Κράτος συμμορφώνεται με τις υποχρεώσεις του προς τον ICAO, που αφορούν την πιστοποίηση αερομεταφορέα.

2.4 Συντονισμός πτητικών λειτουργιών και αξιολογήσεις πτητικής ικανότητας

Ορισμένες από τις αναφορές σε έγκριση ή αποδοχή του Παραρτήματος 6, Μέρος Ι, θα απαιτούν αξιολόγηση πτητικών λειτουργιών και αξιολόγηση πτητικής ικανότητας. Οι εγκρίσεις των χαμηλών ελαχίστων για την εκτέλεση προσεγγίσεων ILS Κατηγορίας ΙΙ και ΙΙΙ, για παράδειγμα, απαιτούν συντονισμένη προηγούμενη αξιολόγηση από εξειδικευμένους στις πτητικές λειτουργίες και την πτητική ικανότητα. Οι εξειδικευμένοι στις πτητικές λειτουργίες θα πρέπει να αξιολογήσουν τις επιχειρησιακές διαδικασίες, εκπαίδευση και προσόντα. Οι εξειδικευμένοι στην πτητική ικανότητα θα πρέπει να αξιολογήσουν το αεροσκάφος, αξιοπιστία του εξοπλισμού και διαδικασίες συντήρησης. Αυτές οι αξιολογήσεις μπορεί να ολοκληρωθούν ξεχωριστά, αλλά θα πρέπει να συντονισθούν για να εξασφαλισθεί ότι έχουν καλυφθεί όλα τα θέματα που είναι απαραίτητα για την ασφάλεια, πριν εκδοθεί οποιαδήποτε έγκριση.

2.5 Ευθύνες του Κράτους του Αερομεταφορέα και του Κράτους Νηολόγησης

2.5.1 Το Παράρτημα 6, Μέρος Ι, θέτει την ευθύνη για αρχική πιστοποίηση, έκδοση του AOC, και διαρκή επιτήρηση ενός αερομεταφορέα στο Κράτος του Αερομεταφορέα. Το Παράρτημα 6, Μέρος Ι, απαιτεί επίσης από το Κράτος του Αερομεταφορέα να θεωρήσει ή να ενεργήσει σύμφωνα με διάφορες εγκρίσεις και αποδοχές από το Κράτος Νηολόγησης. Σύμφωνα με αυτές τις διατάξεις, το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει να εξασφαλίσει ότι οι ενέργειές του είναι συνεπείς με τις εγκρίσεις και αποδοχές του Κράτους Νηολόγησης και ότι ο αερομεταφορέας συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Κράτους Νηολόγησης.

2.5.2 Είναι αναγκαίο όπως το Κράτος του Αερομεταφορέα ικανοποιείται από τις ρυθμίσεις με τις οποίες οι αερομεταφορείς του χρησιμοποιούν αεροσκάφη που ανήκουν στο νηολόγιο άλλου Κράτους, ιδιαιτέρως για τη συντήρηση και την εκπαίδευση του πληρώματος. Το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει να εξετάσει τέτοιες ρυθμίσεις σε συντονισμό με το Κράτος Νηολόγησης. Όπου είναι κατάλληλο, μια συμφωνία μεταφοράς των ευθυνών εποπτείας από το Κράτος Νηολόγησης στο Κράτος του Αερομεταφορέα, σε εφαρμογή του Άρθρου 83 δις της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία, θα μπορούσε να επιτευχθεί προκειμένου να προληφθούν οποιεσδήποτε παρανοήσεις σχετικά με ποιο Κράτος είναι υπεύθυνο για συγκεκριμένες ευθύνες εποπτείας.

Σημείωση.- Καθοδήγηση, που αφορά τις ευθύνες του Κράτους του Αερομεταφορέα και του Κράτους Νηολόγησης σε σχέση με μίσθωση, εκμίσθωση και πτητικές λειτουργίες ανταλλαγής, περιέχεται στο Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance (Doc 8335). Καθοδήγηση που αφορά τη μεταφορά των ευθυνών του Κράτους Νηολόγησης στο Κράτος του Αερομεταφορέα, σύμφωνα με το Άρθρο 83 δις, περιέχεται στο Guidance on the Implementation of Article 83 bis της Σύμβασης για τη Διεθνή Πολιτική Αεροπορία (Cir 295).

3. Ενέργειες έγκρισης

3.1 Εγκρίσεις

Ο όρος "έγκριση" υποδηλώνει μια πιο επίσημη ενέργεια από την πλευρά του Κράτους, σε σχέση με ένα θέμα πιστοποίησης, από ότι υποδηλώνει το "αποδοχή". Ορισμένα Κράτη απαιτούν από το Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), ή από χαμηλότερου επιπέδου διορισμένο υπάλληλο της ΥΠΑ, να εκδίδει μια επίσημη γραπτή πράξη για κάθε ενέργεια "έγκρισης" που γίνεται. Άλλα Κράτη επιτρέπουν να εκδίδεται μια ποικιλία εγγράφων ως απόδειξη μιας έγκρισης. Το έγγραφο έγκρισης που εκδόθηκε καθώς και το θέμα που αντιμετωπίστηκε με την έγκριση θα εξαρτηθούν από την ανατεθείσα εξουσιοδότηση του υπαλλήλου. Σε αυτά τα Κράτη, η εξουσιοδότηση υπογραφής τυπικών εγκρίσεων, όπως οι κατάλογοι ελάχιστου εξοπλισμού για συγκεκριμένο αεροσκάφος του αερομεταφορέα, ανατίθεται στους τεχνικούς επιθεωρητές. Περισσότερο πολύπλοκες ή σημαντικές εγκρίσεις εκδίδονται φυσιολογικά από υπαλλήλους υψηλότερου επιπέδου.

3.2 Πιστοποιητικό αερομεταφορέα (AOC)

3.2.1 Το AOC που απαιτείται από το Παράρτημα 6, Μέρος Ι, 4.2.1, είναι μια επίσημη πράξη η οποία, όπως αναφέρεται στο 4.2.1.6, θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα ακόλουθα:

α) αναγνώριση του αερομεταφορέα (όνομα, τοποθεσία),

β) ημερομηνία έκδοσης και περίοδο ισχύος,

γ) περιγραφή των εξουσιοδοτουμένων τύπων πτητικών λειτουργιών,

δ) τους τύπους των αεροσκαφών των εγκεκριμένων προς χρήση, και

ε) εγκεκριμένες περιοχές πτητικής λειτουργίας ή διαδρομές.

3.2.2 Ορισμένα Κράτη χρησιμοποιούν το AOC και σχετιζόμενα έγγραφα, όπως τις Προδιαγραφές Πτητικών Λειτουργιών, για να τεκμηριώσουν άλλες εγκρίσεις που απαιτούνται από το Παράρτημα 6, Μέρος Ι.

3.3 Διατάξεις που απαιτούν έγκριση

Οι ακόλουθες διατάξεις απαιτούν ή ενθαρρύνουν έγκριση από καθορισμένα Κράτη. Η έγκριση του Κράτους του Αερομεταφορέα απαιτείται σε όλες τις ενέργειες πιστοποίησης που καταγράφονται παρακάτω και δεν προηγείται αυτών ένας ή περισσότεροι αστερίσκοι. Οι ενέργειες πιστοποίησης που καταγράφονται παρακάτω και προηγείται αυτών ένας ή περισσότεροι αστερίσκοι απαιτούν έγκριση από το Κράτος Νηολόγησης (μονός αστερίσκος ή "*"), ή από το Κράτος Σχεδιασμού (διπλός αστερίσκος ή "**"). Εντούτοις, το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα για να εξασφαλίσει ότι οι αερομεταφορείς, για τους οποίους είναι υπεύθυνο, συμμορφώνονται με οποιεσδήποτε ισχύουσες εγκρίσεις που εκδόθηκαν από το Κράτος Νηολόγησης ή/και το Κράτος Σχεδιασμού, επιπλέον των δικών του απαιτήσεων.

α) **Κατάλογος απόκλισης διαμόρφωσης (CDL) (Ορισμοί),

β) **Κύριος κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (MMEL) (Ορισμοί),

γ) Η μέθοδος για καθιέρωση ελαχίστων υψών πτήσεως (4.2.6.3),

δ) Η μέθοδος προσδιορισμού των επιχειρησιακών ελαχίστων αεροδρομίου (4.2.7.1),

ε) Πρόσθετες απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες με ένα μόνο χειριστή με κανόνες ενόργανης πτήσεως (IFR) κατά τη νύχτα (4.9.1),

στ) Χρόνος πτήσεως, περίοδοι πτητικών καθηκόντων και περίοδοι ανάπαυσης (4.2.10.2),

ζ) Συγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες μεγάλης εμβέλειας (4.7.1),

η) Πρόσθετες απαιτήσεις για πτητικές λειτουργίες για μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροσκάφη κατά τη νύχτα ή/και σε μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων (IMC) (5.4.1),

θ) Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού συγκεκριμένου αεροσκάφους (MEL) (6.1.3),

ι) Πτητικές λειτουργίες RNP (7.2.2 β)),

ια) Πτητικές λειτουργίες MNPS (7.2.3 β)),

ιβ) Πτητικές λειτουργίες RVSM (7.2.4 β)),

ιγ) Διαδικασίες για διαχείριση ηλεκτρονικών στοιχείων ναυτιλίας (7.4.1),

ιδ) *Πρόγραμμα συντήρησης συγκεκριμένου αεροσκάφους (8.3.1),

ιε) *Εγκεκριμένος οργανισμός συντήρησης (8.7.1.1),

ιστ) *Μεθοδολογία ποιοτικού ελέγχου συντήρησης (8.7.4.1),

ιζ) Εκπαιδευτικά προγράμματα πληρώματος διακυβέρνησης (9.3.1),

ιη) Εκπαίδευση στη μεταφορά επικίνδυνων υλικών (9.3.1, Σημείωση 5),

ιθ) Πρόσθετο περιθώριο ασφαλείας αεροδρομίου (9..4.3.3α)),

κ) Προσόντα κυβερνήτη για περιοχή, διαδρομή και αεροδρόμιο (9.4.3.5),

κα) Χρησιμοποίηση εκπαιδευτικών συσκευών εξομοίωσης πτήσης (9.3.1, Σημείωση 2 και 9.4.4, Σημείωση 1),

κβ) Μέθοδος ελέγχου και επιτήρησης πτητικών λειτουργιών (4.2.1.4 και 10.1),

κγ) **Υποχρεωτικές εργασίες συντήρησης και διαστήματα (11.3.2),

κδ) Εκπαιδευτικά προγράμματα συνοδών θαλάμου επιβατών (12.4).

3.4 Διατάξεις που απαιτούν τεχνική αξιολόγηση

Άλλες διατάξεις του Παραρτήματος 6, Μέρος Ι, απαιτούν από το Κράτος να έχει κάνει τεχνική αξιολόγηση. Αυτές οι διατάξεις περιέχουν τις φράσεις "αποδεκτό από το Κράτος", "ικανοποιητικό για το Κράτος", "προσδιορισμένο από το Κράτος", "θεωρείται αποδεκτό από το Κράτος", και "καθορισμένο από το Κράτος". Αν και δεν απαιτούν απαραιτήτως έγκριση από το Κράτος, αυτά τα Πρότυπα απαιτούν από το Κράτος να αποδεχθεί τουλάχιστον το υπό εξέταση θέμα αφού εκτελέσει συγκεκριμένη εξέταση ή αξιολόγηση. Αυτές οι διατάξεις είναι:

α) λεπτομέρειες των καταλόγων ελέγχου ενεργειών συγκεκριμένου αεροσκάφους (Ορισμός: εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους και 6.1.4),

β) λεπτομέρειες των συστημάτων συγκεκριμένου αεροσκάφους (Ορισμός: εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους και 6.1.4),

γ) υποχρεωτική ύλη για το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης (4.2.2.2/ Προσάρτημα 2),

δ) συστήματα παρακολούθησης τάσεων κινητήρα (5.4.2),

ε) εξοπλισμός για αεροπλάνα που τα χειρίζεται ένας μόνο χειριστής με κανόνες ενόργανης πτήσεως κατά τη νύχτα (6.22),

στ) απαιτήσεις έγκρισης για επιχειρήσεις σε εναέριο χώρο RVSM (7.2.5),

ζ) παρακολούθηση διατήρησης υψηλών επιδόσεων αεροπλάνων που είναι εγκεκριμένα να επιχειρούν σε εναέριο χώρο RVSM (7.2.6),

η) διαδικασίες για διανομή και εισαγωγή στοιχείων ηλεκτρονικής ναυτιλίας στο αεροσκάφος (7.4.2),

θ) *ευθύνες συντήρησης του αερομεταφορέα για συγκεκριμένο αεροσκάφος (8.1.1),

ι) *μέθοδος συντήρησης και αποδέσμευσης (8.1.2),

ια) *εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης (8.2.1),

ιβ) * υποχρεωτική ύλη για το εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης (8.2.4),

ιγ) * αναφορά πληροφοριών για εμπειρία συντήρησης (8.5.1),

ιδ) * εφαρμογή απαραίτητων διορθωτικών ενεργειών συντήρησης (8.5.2),

ιε) *απαιτήσεις μετατροπής και επισκευής (8.6),

ιστ) *ελάχιστο επίπεδο ικανότητας του προσωπικού συντήρησης (8.7.6.3),

ιζ) απαίτηση για ραδιοναυτίλο (9.1.4),

ιη) ευκολίες εκπαίδευσης (9.3.1),

ιθ) προσόντα εκπαιδευτών (9.3.1),

κ) ανάγκη για περιοδική επαναληπτική εκπαίδευση (9.3.1),

κα) χρήση των σειρών μαθημάτων δι' αλληλογραφίας και γραπτές εξετάσεις (9.3.1, Σημείωση 4),

κβ) χρησιμοποίηση των εκπαιδευτικών συσκευών εξομοίωσης πτήσης (9.3.2),

κγ) αρχεία προσόντων πληρώματος διακυβέρνησης (9.4.3.4),

κδ) διορισμένος εκπρόσωπος του Κράτους του Αερομεταφορέα (9.4.4),

κε) εμπειρία χειριστή, απαιτήσεις προσφατότητας και εκπαίδευσης για πτητικές λειτουργίες με ένα μόνο χειριστή σε κανόνες ενόργανης πτήσης (IFR) κατά τη νύχτα (9.4.5.1 και 9.4.5.2),

κστ) *αλλαγές στο εγχειρίδιο πτήσεως (11.1),

κζ) ελάχιστος αριθμός συνοδών πτήσεως που ορίζονται σε συγκεκριμένο αεροσκάφος (12.1),

κη) απαιτήσεις επιδόσεων υψομετρικού συστήματος για πτητικές λειτουργίες σε εναέριο χώρο RVSM (Προσάρτημα 4, 1 και 2),

Πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριου

κθ) αξιοπιστία στροβιλοκινητήρα για εγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες από μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα κατά τη νύχτα ή/και σε μετεωρολογικές συνθήκες οργάνων (IMC) (Προσάρτημα 3, 1.1),

λ) συστήματα και εξοπλισμός (Προσάρτημα 3, 2),

λα) κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού (Προσάρτημα 3, 3),

λβ) πληροφορίες εγχειριδίου πτήσεως (Προσάρτημα 3, 4),

λγ) αναφορά περιστατικών (Προσάρτημα 3, 5),

λδ) σχεδιασμός αερομεταφορέα (Προσάρτημα 3, 6),

λε) εμπειρία, εκπαίδευση και έλεγχος πληρώματος διακυβέρνησης (Προσάρτημα 3, 7),

λστ) περιορισμοί διαδρομής πάνω από νερό (Προσάρτημα 3, 8), και

λζ) πιστοποίηση ή επικύρωση αερομεταφορέα (Προσάρτημα 3, 9).

4. Ενέργειες αποδοχής

4.1 Αποδοχή

4.1.1 Η πραγματική έκταση της τεχνικής αξιολόγησης, από το Κράτος, της ετοιμότητας ενός αερομεταφορέα να διεξάγει συγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες θα πρέπει να είναι πολύ ευρύτερη από εκείνα τα Πρότυπα τα οποία απαιτούν ή συνεπάγονται έγκριση. Κατά την πιστοποίηση, το Κράτος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι ο αερομεταφορέας θα συμμορφώνεται με όλες τις απαιτήσεις του Παραρτήματος 6, Μέρος Ι, πριν από την έναρξη διεθνών πτητικών λειτουργιών δημόσιων αερομεταφορών.

4.1.2 Η ιδέα της "αποδοχής" χρησιμοποιείται από ορισμένα Κράτη ως επίσημη μέθοδος εξασφάλισης ότι όλες οι κρίσιμες πλευρές πιστοποίησης αερομεταφορέα εξετάζονται από το Κράτος πριν από την επίσημη έκδοση του AOC. Χρησιμοποιώντας αυτή την ιδέα, αυτά τα Κράτη ασκούν το δικαίωμα τους ώστε οι τεχνικοί επιθεωρητές να εξετάσουν όλες τις πολιτικές και διαδικασίες του αερομεταφορέα που επιδρούν στην επιχειρησιακή ασφάλεια. Η πραγματική εκτέλεση μιας πράξης, ώστε να αντανακλά αυτή την αποδοχή (θεωρώντας ότι εκδίδεται τέτοιο έγγραφο), μπορεί να ανατεθεί στον τεχνικό επιθεωρητή που έχει ορισθεί για την πιστοποίηση.

4.2 Αναφορά συμμόρφωσης

Ορισμένα Κράτη χρησιμοποιούν την αναφορά συμμόρφωσης για να τεκμηριώσουν τις αποδοχές που κάνουν σε σχέση με συγκεκριμένο αερομεταφορέα. Αυτό είναι ένα έγγραφο που υποβάλλεται από τον αερομεταφορέα αναλύοντας πως, με συγκεκριμένες αναφορές στα εγχειρίδια πτητικής εκμετάλλευσης ή συντήρησης, θα συμμορφωθεί με όλους τους ισχύοντες κανονισμούς του Κράτους. Αυτή η μορφή εντύπου αναφέρεται στο Doc 8335, 3.3.2 ε) και το Airworthiness Manual (Doc 9760), Τόμος Ι, 6.2.1 γ) 4). Τέτοια αναφορά συμμόρφωσης θα πρέπει να χρησιμοποιείται ενεργά κατά τη διαδικασία πιστοποίησης και να αναθεωρείται, ως απαιτείται, ώστε να αντανακλά τροποποιήσεις που απαιτούνται από το Κράτος στις πολιτικές και διαδικασίες του αερομεταφορέα. Τότε, μια τελική αναφορά συμμόρφωσης περιλαμβάνεται στα αρχεία πιστοποίησης του Κράτους, μαζί με άλλα στοιχεία πιστοποίησης. Η αναφορά συμμόρφωσης είναι μια εξαιρετική μέθοδος επίδειξης ότι ο αερομεταφορέας πιστοποιήθηκε σωστά σε σχέση με όλες τις ισχύουσες ρυθμιστικές απαιτήσεις.

4.3 Εγχειρίδια πτητικής εκμετάλλευσης και συντήρησης

4.3.1 Τα εγχειρίδια πτητικής εκμετάλλευσης και συντήρησης, καθώς και οποιεσδήποτε επακόλουθες τροποποιήσεις, θα πρέπει να υποβάλλονται στο Κράτος (4.2.2.2, 8.1.1, 8.2.4, 8.3.2 και 8.7.2.3). Το Κράτος επίσης καθιερώνει ελάχιστα περιεχόμενα για αυτά τα εγχειρίδια (11.2, 11.3, 11.4 και Προσάρτημα 2). Τα αρμόζοντα τμήματα ενός εγχειριδίου του αερομεταφορέα για αξιολόγηση θα πρέπει να προσδιορίζονται στην τεχνική καθοδήγηση του Κράτους, π.χ. εγχειρίδιο πολιτικής πτητικής εκμετάλλευσης, εγχειρίδιο λειτουργίας αεροσκάφους, εγχειρίδιο πληρώματος θαλάμου επιβατών, οδηγός διαδρομής και εγχειρίδιο εκπαίδευσης. Μερικά Κράτη εκδίδουν μια επίσημη πράξη αποδοχής κάθε εγχειριδίου και οποιωνδήποτε επακόλουθων τροποποιήσεων.

4.3.2 Η τεχνική αξιολόγηση του Κράτους θα πρέπει, επιπλέον της εξασφάλισης ότι όλα τα απαιτούμενα περιεχόμενα καλύπτονται, να εξετάζει εάν οι συγκεκριμένες πολιτικές και διαδικασίες θα καταλήξουν στο επιθυμητό αποτέλεσμα. Για παράδειγμα, οι προδιαγραφές για το επιχειρησιακό σχέδιο πτήσεως (Προσάρτημα 2, 2.1.16) θα πρέπει να προβλέπουν καθοδήγηση για την ολοκλήρωση βήμα προς βήμα, που απαιτείται για τη συμμόρφωση με το 4.3 που αφορά το περιεχόμενο και τη διατήρηση αυτών των σχεδίων.

4.3.3 Αποδεκτές πρακτικές της βιομηχανίας, όπως ένα παράδειγμα πραγματικής συμπλήρωσης επιχειρησιακού σχεδίου πτήσεως για αναφορά από το πλήρωμα διακυβέρνησης και τους επιμελητές (αν και δεν είναι Πρότυπο), μπορεί επίσης να απαιτείται από έναν τεχνικό αξιολογητή του Κράτους κατά την πιστοποίηση. Αυτή η πλευρά της τεχνικής αξιολόγησης θα πρέπει να εκτελείται από επιθεωρητές έμπειρους στην πιστοποίηση αερομεταφορέα. Ένας κύριος παράγοντας, σε σχέση με αξιολόγηση για αποδεκτές πρακτικές της βιομηχανίας, που είναι για συγκεκριμένο αεροσκάφος, συγκεκριμένο εξοπλισμό ή έχει περιορισμένες εφαρμογές, είναι η απασχόληση αξιολογητών οι οποίοι διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για την πρακτική που πρόκειται να αξιολογηθεί.

5. Άλλοι παράγοντες έγκρισης ή αποδοχής

Μερικά Κράτη προβλέπουν την έγκριση ή αποδοχή συγκεκριμένων κρίσιμων εγχειριδίων, μητρώων ή διαδικασιών που καθορίζονται στο Παράρτημα 6, Μέρος Ι, αν και τα σχετικά Πρότυπα του Παραρτήματος 6 δεν απαιτούν έγκριση ή αποδοχή από το Κράτος του Αερομεταφορέα. Τα ακόλουθα είναι μερικά παραδείγματα:

α) πρόγραμμα ασφαλείας (3.2.1),

β) πρόγραμμα ανάλυσης στοιχείων πτήσης (3.2.7),

γ) μέθοδος για απόκτηση αεροναυτικών στοιχείων (4.1.1),

δ) επάρκεια των μητρώων καυσίμου και λαδιού (4.2.9),

ε) επάρκεια των μητρώων χρόνου πτήσεως, περιόδου πτητικής απασχόλησης και ανάπαυσης (4.2.10.3, 9.6 και 12.5),

στ) επάρκεια του μητρώου συντήρησης αεροσκάφους (4.3.1 α), β) και γ)),

ζ) επάρκεια του δηλωτικού φορτίου (4.3.1.δ), ε) και στ)),

η) επάρκεια του επιχειρησιακού σχεδίου (4.3.1 ζ)),

θ) μέθοδος για απόκτηση στοιχείων καιρού (4.3.5.1 και 4.3.5.2),

ι) μέθοδος συμμόρφωσης με την αποθήκευση χειραποσκευών (4.8),

ια) λειτουργικοί περιορισμοί επιδόσεων αεροπλάνου (5.2.4),

ιβ) μέθοδος απόκτησης και εφαρμογής στοιχείων εμποδίων αεροδρομίου (5.3),

ιγ) επάρκεια πληροφοριακών καρτών επιβατών (6.2.2 δ)),

ιδ) διαδικασίες για ναυτιλία μεγάλων αποστάσεων (7.2.1 β)),

ιε) περιεχόμενα του μητρώου ταξιδίου (11.4.1), και

ιστ) περιεχόμενα του προγράμματος εκπαίδευσης ασφαλείας (13.4).

6. Επικύρωση του προτύπου των πτητικών λειτουργιών

Το Πρότυπο 4.2.1.5 απαιτεί ότι η ισχύς ενός AOC πρέπει να εξαρτάται από την τήρηση εκ μέρους του αερομεταφορέα των προτύπων αρχικής πιστοποίησης (4.2.1.4) υπό την εποπτεία του Κράτους του Αερομεταφορέα. Αυτή η εποπτεία απαιτεί όπως καθιερωθεί ένα σύστημα συνεχούς επιτήρησης ώστε να εξασφαλισθεί ότι τηρούνται τα απαιτούμενα πρότυπα των πτητικών λειτουργιών (4.2.1.7). Ένα καλό σημείο έναρξης κατά την ανάπτυξη ενός τέτοιου συστήματος είναι η απαίτηση ετήσιων ή εξαμηνιαίων επιθεωρήσεων, παρατηρήσεων και ελέγχων για να επικυρωθούν οι απαιτούμενες ενέργειες έγκρισης και αποδοχής πιστοποίησης.

7. Τροποποίηση των πιστοποιητικών αερομεταφορέα

Η πιστοποίηση αερομεταφορέα είναι μια συνεχής διαδικασία. Λίγοι αερομεταφορείς θα ικανοποιηθούν εν καιρώ με τις αρχικές εξουσιοδοτήσεις που εκδίδονται με το AOC τους. Οι αναπτυσσόμενες ευκαιρίες της αγοράς θα προκαλέσουν ένα αερομεταφορέα να αλλάξει μοντέλα αεροσκαφών και να ζητά έγκριση για νέες επιχειρησιακές περιοχές που απαιτούν άλλες πρόσθετες δυνατότητες. Επιπλέον τεχνικές αξιολογήσεις θα πρέπει να απαιτούνται από το Κράτος, πριν εκδώσει τις επίσημες γραπτές πράξεις, αποδεχόμενο οποιεσδήποτε αλλαγές στο αυθεντικό AOC και άλλες εξουσιοδοτήσεις. Όπου είναι δυνατόν, κάθε αίτηση θα πρέπει να "γεφυρώνεται", χρησιμοποιώντας την αυθεντική εξουσιοδότηση ως τη βάση προσδιορισμού της έκτασης της επικείμενης αξιολόγησης από το Κράτος, πριν εκδώσει την επίσημη πράξη.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Ζ. ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΛΑΧΙΣΤΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ (MEL)
Συμπληρωματικό στο Κεφάλαιο 6, 6.1.2

1. Εάν δεν επιτρέπονταν αποκλίσεις από τις απαιτήσεις των Κρατών, στην πιστοποίηση των αεροσκαφών, το αεροσκάφος δεν θα μπορούσε να πετάξει, εκτός εάν όλα τα συστήματα και ο εξοπλισμός ήταν σε κατάσταση λειτουργίας. Η πείρα έχει αποδείξει ότι είναι δυνατόν να γίνει βραχυπρόθεσμα αποδεκτή κάποια κατάσταση μη λειτουργίας, όταν τα υπόλοιπα λειτουργούντα συστήματα και εξοπλισμός εξασφαλίζουν τη συνέχιση ασφαλών πτητικών λειτουργιών.

2. Το Κράτος θα πρέπει να δείχνει μέσω έγκρισης ενός καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού εκείνα τα συστήματα και τμήματα του εξοπλισμού που μπορεί να είναι εκτός λειτουργίας για συγκεκριμένες συνθήκες πτήσεως, με την πρόθεση ότι καμιά πτήση δεν μπορεί να διεξαχθεί με συστήματα και εξοπλισμό εκτός λειτουργίας πέραν εκείνων που καθορίζονται.

3. Κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού, εγκεκριμένος από το Κράτος του Αερομεταφορέα, είναι συνεπώς απαραίτητος για κάθε αεροσκάφος, βασισμένος στον κύριο κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού που καθιερώθηκε για τον τύπο του αεροσκάφους από τον οργανισμό που είναι υπεύθυνος για τη σχεδίαση τύπου από κοινού με το Κράτος Σχεδιασμού.

4. Το Κράτος του Αερομεταφορέα θα πρέπει να απαιτεί από τον αερομεταφορέα να προετοιμάσει κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού, σχεδιασμένο ώστε να επιτρέπει την πτητική λειτουργία αεροσκάφους με συγκεκριμένα συστήματα ή εξοπλισμό εκτός λειτουργίας υπό τον όρο ότι θα διατηρείται ένα αποδεκτό επίπεδο ασφάλειας.

5. Ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού δεν έχει σκοπό να εξασφαλίζει την πτητική λειτουργία αεροσκάφους επ' αόριστον με συστήματα και εξοπλισμό εκτός ενεργείας. Ο βασικός σκοπός του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού είναι να επιτρέπει την ασφαλή πτητική λειτουργία αεροσκάφους με συστήματα ή εξοπλισμό εκτός ενεργείας εντός του πλαισίου ενός ελεγχόμενου και ορθού προγράμματος επισκευών και αντικατάστασης εξαρτημάτων.

6. Οι αερομεταφορείς πρέπει να εξασφαλίζουν ότι καμιά πτήση δεν αρχίζει με πολλαπλά αντικείμενα του καταλόγου ελάχιστου εξοπλισμού εκτός ενεργείας χωρίς να προσδιορισθεί ότι οποιαδήποτε αλληλεξάρτηση μεταξύ συστημάτων ή παρελκομένων εκτός ενεργείας δεν θα καταλήγει σε μη αποδεκτή υποβάθμιση του επιπέδου ασφάλειας ή/και υπέρμετρη αύξηση του φόρτου εργασίας του πληρώματος διακυβέρνησης.

7. Η έκθεση σε πρόσθετες βλάβες κατά τη διάρκεια συνεχούς πτητικής λειτουργίας με συστήματα ή εξοπλισμό εκτός ενεργείας πρέπει επίσης να ληφθεί υπόψη κατά τον προσδιορισμό ότι διατηρείται αποδεκτό επίπεδο ασφαλείας. Ο κατάλογος ελάχιστου εξοπλισμού ενδέχεται να μην παρεκκλίνει από τις απαιτήσεις του τμήματος περιορισμών του εγχειριδίου πτήσεως, τις διαδικασίες έκτακτης ανάγκης ή άλλες απαιτήσεις πτητικής ικανότητας του Κράτους Νηολόγησης ή του Κράτους του Αερομεταφορέα, εκτός εάν η αρμόδια αρχή πτητικής ικανότητας ή το εγχειρίδιο πτήσεως προνοούν διαφορετικά.

8. Σε συστήματα ή εξοπλισμό αποδεκτά ως εκτός ενεργείας για πτήση θα πρέπει να τοποθετούνται ταμπέλες, όπου είναι δυνατόν, και όλα αυτά τα αντικείμενα θα πρέπει να σημειώνονται στο τεχνικό μητρώο του αεροσκάφους για να ενημερώνεται το πλήρωμα διακυβέρνησης και το προσωπικό συντήρησης για το σύστημα και τον εξοπλισμό που είναι εκτός ενεργείας.

9. Για συγκεκριμένο σύστημα ή μέρος εξοπλισμού που θα είναι αποδεκτό ως εκτός ενεργείας, ενδέχεται να είναι απαραίτητο να καθιερωθεί διαδικασία συντήρησης, για ολοκλήρωση προ πτήσεως, ώστε να απενεργοποιηθεί ή απομονωθεί το σύστημα ή ο εξοπλισμός.

Ενδέχεται ομοίως να είναι αναγκαίο να εκπονηθεί κατάλληλη επιχειρησιακή διαδικασία του πληρώματος διακυβέρνησης.

10. Οι ευθύνες του κυβερνήτη να αποδεχθεί αεροπλάνο για πτητική λειτουργία με ελαττώματα σύμφωνα με τον κατάλογο ελάχιστου εξοπλισμού καθορίζονται στο Κεφάλαιο 4, 4.3.1.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Η. ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΝΤΥΠΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΤΗΣΕΩΝ

Συμπληρωματικό στο Κεφάλαιο 3, 3.3

1. Εισαγωγή

1.1 Η ακόλουθη ύλη παρέχει καθοδήγηση για την οργάνωση και ανάπτυξη συστήματος εντύπων ασφαλείας πτήσεων του αερομεταφορέα. Θα πρέπει να γίνει αντιληπτό ότι η ανάπτυξη συστήματος εντύπων ασφαλείας πτήσεων είναι ολοκληρωμένη διαδικασία, και αλλαγές σε κάθε έντυπο που συνθέτει το σύστημα μπορεί να επηρεάσουν ολόκληρο το σύστημα. Καθοδηγητικές οδηγίες που έχουν εφαρμογή στην εκπόνηση επιχειρησιακών εντύπων έχουν εκδοθεί από κυβερνητικές και βιομηχανικές πηγές και είναι διαθέσιμες στους αερομεταφορείς. Ωστόσο, ίσως να είναι δύσκολο για τους αερομεταφορείς να κάνουν την καλύτερη χρήση αυτών των καθοδηγητικών οδηγιών, καθώς είναι μοιρασμένα σε μια σειρά εκδόσεων.

1.2 Περαιτέρω, οι καθοδηγητικές οδηγίες που έχουν εφαρμογή στην ανάπτυξη επιχειρησιακών εντύπων τείνουν να εστιάσουν προς μια μοναδική πλευρά της σχεδίασης των εντύπων, για παράδειγμα στο σχήμα και την τυπογραφία. Οι καθοδηγητικές οδηγίες σπάνια καλύπτουν ολόκληρη τη διαδικασία της εκπόνησης των επιχειρησιακών εντύπων. Είναι σημαντικό για τα επιχειρησιακά έντυπα να είναι συνεπή μεταξύ τους, και συνεπή με κανονισμούς, απαιτήσεις του κατασκευαστή και τις αρχές ανθρωπίνων παραγόντων. Είναι επίσης αναγκαίο να εξασφαλίζεται συνέπεια μεταξύ των διευθύνσεων καθώς και συνέπεια στην εφαρμογή. Γι' αυτό το λόγο δίνεται έμφαση σε συγκροτημένη προσέγγιση, βασισμένη στην ιδέα των επιχειρησιακών εντύπων ως ολοκληρωμένο σύστημα.

1.3 Οι καθοδηγητικές οδηγίες στο παρόν Συνημμένο θέτουν τις κύριες πλευρές της διαδικασίας ανάπτυξης συστήματος εντύπων ασφαλείας πτήσεων αερομεταφορέα, με στόχο την εξασφάλιση συμμόρφωσης με το Κεφάλαιο 3, 3.3. Οι καθοδηγητικές οδηγίες δεν βασίζονται μόνο στην επιστημονική έρευνα, αλλά και στις σύγχρονες κάλλιστες πρακτικές της βιομηχανίας, με έμφαση στον υψηλό βαθμό επιχειρησιακής σημασίας.

2. Οργάνωση

2.1 Το σύστημα εντύπων ασφαλείας πτήσεων θα πρέπει να οργανώνεται σύμφωνα με κριτήρια που εξασφαλίζουν εύκολη πρόσβαση σε πληροφορίες, που απαιτούνται για πτητικές λειτουργίες και λειτουργίες εδάφους, που περιέχονται στα διάφορα επιχειρησιακά έντυπα, που συνθέτουν το σύστημα και τα οποία διευκολύνουν τη διαχείριση της διανομής και αναθεώρησης των επιχειρησιακών εντύπων.

2.2 Οι πληροφορίες που περιέχονται στο σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέπει να ομαδοποιούνται σύμφωνα με τη σπουδαιότητα και τη χρήση των πληροφοριών, ως ακολούθως:

α) κρίσιμες πληροφορίες από άποψη χρόνου, π.χ. πληροφορίες που είναι δυνατόν να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της πτητικής λειτουργίας, εάν δεν είναι άμεσα διαθέσιμες,

β) ευαίσθητες πληροφορίες από άποψη χρόνου, π.χ. πληροφορίες που είναι δυνατόν να επηρεάσουν το επίπεδο ασφάλειας ή να καθυστερήσουν την πτητική λειτουργία, εάν δεν είναι διαθέσιμες σε σύντομη χρονική περίοδο,

γ) συχνά χρησιμοποιούμενες πληροφορίες,

δ) πληροφορίες αναφοράς, π.χ. πληροφορίες που απαιτούνται για την πτητική λειτουργία αλλά δεν εμπίπτουν στις ανωτέρω περιπτώσεις β) ή γ), και

ε) πληροφορίες που μπορούν να ομαδοποιηθούν με βάση τη φάση της πτητικής λειτουργίας στην οποία χρησιμοποιούνται.

2.3 Οι κρίσιμες πληροφορίες από άποψη χρόνου θα πρέπει να τίθενται άμεσα και σε περίβλεπτη θέση στο σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων.

2.4 Οι κρίσιμες πληροφορίες από άποψη χρόνου, οι ευαίσθητες πληροφορίες από άποψη χρόνου, και οι συχνά χρησιμοποιούμενες πληροφορίες θα πρέπει να τίθενται σε κάρτες και οδηγούς ταχείας αναζήτησης.

3. Επικύρωση

Το σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέπει να επικυρώνεται πριν αναπτυχθεί, υπό συνθήκες ρεαλιστικές. Η επικύρωση θα πρέπει να περιλαμβάνει τις κρίσιμες πλευρές της χρήσης των πληροφοριών, προκειμένου να επιβεβαιωθεί η αποτελεσματικότητά τους. Οι αλληλεπιδράσεις μεταξύ όλων των ομάδων, που είναι δυνατόν να συμβούν κατά τις πτητικές λειτουργίες, θα πρέπει επίσης να περιληφθούν στη διαδικασία επικύρωσης.

4. Σχεδιασμός

4.1 Ένα σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων πρέπει να διατηρεί συνέπεια στην ορολογία και τη χρήση τυποποιημένων όρων για κοινά θέματα και δράσεις.

4.2 Τα επιχειρησιακά έντυπα θα πρέπει να περιλαμβάνουν λεξιλόγιο όρων, ακρωνύμια με τον πρότυπο ορισμό τους και να αναθεωρούνται σε τακτική βάση για να εξασφαλίζουν πρόσβαση στην πιο πρόσφατη ορολογία. Όλοι οι σημαντικοί όροι, τα ακρωνύμια και οι συντμήσεις που περιλαμβάνονται στο σύστημα εντύπων πτήσεως θα πρέπει να προσδιορίζονται.

4.3 Το σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέπει να εξασφαλίζει την τυποποίηση σε όλους τους τύπους εντύπων, που περιλαμβάνει τρόπο γραφής, ορολογία, χρήση γραφικών παραστάσεων και συμβόλων, και το σχήμα όλων των εντύπων. Αυτό περιλαμβάνει μια σταθερή θέση συγκεκριμένων τύπων πληροφοριών, σταθερή χρήση των μονάδων μετρήσεως και σταθερή χρήση κωδίκων.

4.4 Το σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέπει να περιλαμβάνει ένα κύριο ευρετήριο για τον εντοπισμό, με έγκαιρο τρόπο, πληροφοριών που περιέχονται σε περισσότερα από ένα επιχειρησιακά έντυπα.

Σημείωση.- Το κύριο ευρετήριο πρέπει να τοποθετείται στην αρχή κάθε εντύπου και να αποτελείται από όχι περισσότερα από τρία επίπεδα ένδειξης. Στις σελίδες που περιέχουν πληροφορίες μη κανονικές και έκτακτης ανάγκης πρέπει τίθενται ετικέτες για άμεση πρόσβαση.

4.5 Το σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέ-

πει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του συστήματος ποιοτικού ελέγχου του αερομεταφορέα, εάν έχει εφαρμογή.

5. Ανάπτυξη

Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να παρακολουθούν την ανάπτυξη του συστήματος εντύπων ασφαλείας πτήσεων, για να εξασφαλίζουν την κατάλληλη και ρεαλιστική χρήση των εντύπων, με βάση τα χαρακτηριστικά του επιχειρησιακού περιβάλλοντος και κατά τρόπο που είναι και επιχειρησιακά σχετικός και ωφέλιμος στο επιχειρησιακό προσωπικό. Η παρακολούθηση αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει επίσημο σύστημα επαναπληροφόρησης για την απόκτηση πληροφοριών από το επιχειρησιακό προσωπικό.

6. Τροποποίηση

6.1 Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αναπτύξουν ένα σύστημα ελέγχου συλλογής πληροφοριών, επισκόπησης, διανομής και αναθεώρησης για να επεξεργάζονται πληροφορίες και στοιχεία που συλλέγονται από όλες τις πηγές που είναι σχετικές με τον τύπο της διεξαγόμενης πτητικής λειτουργίας, που περιλαμβάνει αλλά δεν περιορίζεται, το Κράτος του Αερομεταφορέα, το Κράτος Σχεδιασμού, το Κράτος Νηολόγησης, κατασκευαστές και πωλητές εξοπλισμού.

Σημείωση.- Οι κατασκευαστές παρέχουν πληροφορίες για τη λειτουργία συγκεκριμένου αεροσκάφους που δίδουν έμφαση στα συστήματα του αεροσκάφους και τις διαδικασίες υπό συνθήκες που ενδεχομένως δεν ταιριάζουν απόλυτα με τις απαιτήσεις των αερομεταφορέων. Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τέτοιες πληροφορίες καλύπτουν τις συγκεκριμένες ανάγκες τους καθώς και εκείνες της τοπικής αρχής.

6.2 Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αναπτύξουν ένα σύστημα συλλογής πληροφοριών, επισκόπησης και διανομής για να επεξεργάζονται πληροφορίες, που είναι αποτέλεσμα αλλαγών που προέρχονται από τον αερομεταφορέα, που περιλαμβάνει:

α) αλλαγές που είναι αποτέλεσμα εγκατάστασης νέου εξοπλισμού,

β) αλλαγές που προέρχονται από την επιχειρησιακή εμπειρία,

γ) αλλαγές στις πολιτικές και διαδικασίες του αερομεταφορέα,

δ) αλλαγές στο πιστοποιητικό του αερομεταφορέα, και

ε) αλλαγές για σκοπούς διατήρησης της τυποποίησης στο στόλο.

Σημείωση.- Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να εξασφαλίζουν ότι η φιλοσοφία της συνεργασίας του πληρώματος, οι πολιτικές και οι διαδικασίες είναι συγκεκριμένες για την πτητική λειτουργία τους.

6.3 Το σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων θα πρέπει να επισκοπείται:

α) σε κανονική βάση (τουλάχιστον μια φορά το χρόνο),

β) μετά από σοβαρά γεγονότα (συγχωνεύσεις, αποκτήσεις, ταχεία ανάπτυξη, συρρίκνωση, κλπ.)

γ) μετά από αλλαγές της τεχνολογίας (εισαγωγή νέου εξοπλισμού), και

δ) μετά από αλλαγές στους κανονισμούς ασφαλείας.

6.4 Οι αερομεταφορείς θα πρέπει να αναπτύξουν μεθόδους μετάδοσης νέων πληροφοριών. Οι συγκεκριμένες μέθοδοι θα πρέπει να ανταποκρίνονται στο βαθμό επικοινωνίας κατεπείγουσας ανάγκης.

Σημείωση.- Καθώς οι συχνές αλλαγές μειώνουν τη σοβαρότητα νέων ή τροποποιημένων διαδικασιών, είναι επιθυμητό να ελαχιστοποιούνται οι αλλαγές στο σύστημα εντύπων ασφάλειας πτήσεων.

6.5 Οι νέες πληροφορίες θα πρέπει να επισκοπούνται και να κυρώνονται λαμβάνοντας υπόψη τις επιδράσεις τους στο όλο σύστημα εντύπων ασφαλείας πτήσεων.

6.6 Η μέθοδος μετάδοσης νέων πληροφοριών θα πρέπει να συμπληρώνεται με σύστημα παρακολούθησης, για να εξασφαλίζει πρόσφατη ενημέρωση από το επιχειρησιακό προσωπικό. Το σύστημα παρακολούθησης θα πρέπει να περιλαμβάνει διαδικασία για να επαληθεύει ότι το επιχειρησιακό προσωπικό διαθέτει τις πλέον πρόσφατες ενημερώσεις.

ΣΥΝΗΜΜΕΝΟ Θ. ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΚΑΘΟΔΗΓΗΣΗ ΓΙΑ ΕΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΠΤΗΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΑΠΟ ΜΟΝΟΚΙΝΗΤΗΡΙΑ ΣΤΡΟΒΙΛΟΚΙΝΗΤΑ ΑΕΡΟΠΛΑΝΑ ΚΑΤΑ ΤΗ ΝΥΧΤΑ Ή/ΚΑΙ ΣΕ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΝ (IMC)

Συμπληρωματικό στο Κεφάλαιο 5, 5.4 και στο Προσάρτημα 3

1. Σκοπός και εύρος

Σκοπός του παρόντος συνημμένου είναι να δοθεί πρόσθετη καθοδήγηση για τις απαιτήσεις πτητικής ικανότητας και τις επιχειρησιακές απαιτήσεις, που περιγράφονται στο Κεφάλαιο 5, 5.4 και το Προσάρτημα 3, τα οποία σχεδιάστηκαν, για να καλύψουν το γενικό επίπεδο ασφάλειας που προορίζεται για εγκεκριμένες πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριων στροβιλοκίνητων αεροπλάνων κατά τη νύχτα ή/και σε IMC.

2. Αξιοπιστία στροβιλοκινητήρα

2.1 Ο ρυθμός απώλειας ισχύος, που απαιτείται στο Κεφάλαιο 5, 5.4.1 και το Προσάρτημα 3, θα πρέπει να καθορισθεί ως πιθανόν να καλυφθεί με βάση τα στοιχεία από δημόσιες πτητικές λειτουργίες που συμπληρώνονται από διαθέσιμα στοιχεία από ιδιωτικές πτητικές λειτουργίες σε παρόμοια θέατρα πτητικών λειτουργιών. Χρειάζεται ένα ελάχιστο ποσό εμπειρίας εξυπηρέτησης στο οποίο να βασιστεί η κρίση, και αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον 20.000 ώρες επί του πραγματικού συνδυασμού αεροπλάνου/ κινητήρα, εκτός εάν έχουν εκτελεστεί επιπλέον δοκιμές ή διατίθεται εμπειρία επί αρκετά παρεμφερών παραλλαγών του κινητήρα.

2.2 Για να εκτιμηθεί η αξιοπιστία στροβιλοκινητήρα, θα πρέπει να εξαχθούν αποδείξεις από βάση πληροφοριών του παγκόσμιου στόλου που καλύπτουν ένα κατά το δυνατόν ευρύ δείγμα πτητικών λειτουργιών θεωρουμένων ως αντιπροσωπευτικών, που συντάσσονται από τους κατασκευαστές και επισκοπούνται από τα Κράτη σχεδιασμού και αερομεταφορέα. Καθώς η αναφορά των ωρών πτήσεως δεν είναι υποχρεωτική για πολλούς τύπους αερομεταφορέων, κατάλληλοι στατιστικοί υπολογισμοί μπορεί να χρησιμοποιηθούν, για να εξαχθούν στοιχεία αξιοπιστίας του κινητήρα. Τα στοιχεία ατομικών αερομεταφορέων εγκεκριμένων για αυτές τις πτητικές λειτουργίες, που περιλαμβάνουν παρακολούθηση τάσεων και αναφορές συμβάντων, θα

πρέπει επίσης να παρακολουθούνται και επισκοπούνται από το Κράτος του Αερομεταφορέα, για να εξασφαλισθεί ότι δεν υπάρχει ένδειξη ότι η εμπειρία του αερομεταφορέα είναι αναξιόπιστη.

2.2.1 Η παρακολούθηση των τάσεων του κινητήρα θα πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

α) πρόγραμμα παρακολούθησης κατανάλωσης λαδιού βασισμένο στις συστάσεις του κατασκευαστή, και

β) πρόγραμμα παρακολούθησης της κατάστασης του κινητήρα που περιγράφει τις παραμέτρους που πρέπει να παρακολουθηθούν, την μέθοδο συλλογής στοιχείων και τη διαδικασία διορθωτικών ενεργειών. Αυτό θα πρέπει να βασίζεται στις συστάσεις των κατασκευαστών. Η παρακολούθηση έχει σκοπό να ανιχνεύσει χειροτέρευση του στροβιλοκινητήρα σε πρόωρο στάδιο για να επιτρέψει διορθωτική ενέργεια πριν επηρεαστεί η ασφαλής πτητική λειτουργία.

2.2.2 Θα πρέπει να καθιερωθεί ένα πρόγραμμα αξιοπιστίας που να καλύπτει τον κινητήρα και τα συναφή συστήματα. Το πρόγραμμα του κινητήρα θα πρέπει να περιλαμβάνει τις ώρες πτήσεως του κινητήρα κατά την περίοδο και το ρυθμό κρατήσεων εν πτήσει για όλες τις αιτίες και το ρυθμό απρογραμμάτιστης αφαίρεσης κινητήρα, αμφότερα σε μέση βάση κίνησης 12 μηνών. Η διαδικασία αναφοράς συμβάντων θα πρέπει να καλύπτει όλα τα στοιχεία που είναι σχετικά με την ικανότητα ασφαλών πτητικών λειτουργιών κατά τη νύχτα ή σε IMC. Τα στοιχεία θα πρέπει να είναι διαθέσιμα προς χρήση από τον αερομεταφορέα, τον κάτοχο πιστοποιητικού τύπου και το Κράτος, έτσι ώστε να εξασφαλισθεί ότι τα προτιθέμενα επίπεδα αξιοπιστίας επιτυγχάνονται. Οποιαδήποτε δυσμενής τάση που διατηρείται θα πρέπει να καταλήξει σε άμεση αξιολόγηση από τον αερομεταφορέα σε διαβούλευση με το Κράτος και τον κατασκευαστή, προκειμένου να προσδιοριστούν μέτρα επανάκτησης του προτιθέμενου επιπέδου ασφαλείας. Ο αερομεταφορέας θα πρέπει να εκπονήσει πρόγραμμα ελέγχου ανταλλακτικών με στήριξη του κατασκευαστή που εξασφαλίζει ότι τηρούνται τα κατάλληλα ανταλλακτικά και διαμόρφωση για μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα που έχουν εγκριθεί να διεξάγουν αυτές τις πτητικές λειτουργίες. Το πρόγραμμα περιλαμβάνει επιβεβαίωση ότι τα ανταλλακτικά που τοποθετούνται σε εγκεκριμένο μονοκινητήριο στροβιλοκίνητο αεροπλάνο κατά τη διάρκεια δανεισμού ανταλλακτικών ή των διευθετήσεων συνένωσης, καθώς κι εκείνα τα ανταλλακτικά που χρησιμοποιούνται μετά από επισκευή ή γενική επισκευή, διατηρούν την αναγκαία διαμόρφωση του αεροπλάνου αυτού για πτητικές λειτουργίες που έχουν εγκριθεί σύμφωνα με το Κεφάλαιο 5, 5.4.

2.3 Ο ρυθμός απώλειας ισχύος θα πρέπει να προσδιορίζεται ως κινούμενος μέσος όρος για μια καθορισμένη περίοδο (π.χ. δωδεκάμηνος κινούμενος μέσος όρος, εάν το δείγμα είναι μεγάλο). Έχει χρησιμοποιηθεί ο ρυθμός απώλειας ισχύος, παρά ο ρυθμός κράτησης κινητήρα εν πτήσει, καθώς θεωρείται ότι είναι πλέον κατάλληλος για μονοκινητήριο αεροπλάνο. Εάν συμβεί βλάβη σε πολυκινητήριο αεροπλάνο που προκαλεί σοβαρή, αλλά όχι ολική, απώλεια ισχύος σε ένα κινητήρα, είναι πιθανόν ότι θα γίνει κράτηση του κινητήρα καθώς είναι ακόμη διαθέσιμη η θετική απόδοση του κινητήρα, ενώ σε μονοκινητήριο αεροπλάνο θα μπορούσε κάλλιστα να αποφασισθεί να γίνει χρήση της εναπομένουσας ισχύος για να επεκταθεί η απόσταση κατολίσθησης.

2.4 Η πραγματική περίοδος που έχει επιλεγεί θα πρέπει να αντανακλά την παγκόσμια χρήση και τη σχέση της εμπειρίας που περιέχεται (π.χ. τα πρώτα στοιχεία μπορεί να μην είναι σχετικά λόγω των επακόλουθων υποχρεωτικών τροποποιήσεων οι οποίες επηρέασαν τον ρυθμό απώλειας ισχύος). Μετά την εισαγωγή νέας παραλλαγής κινητήρα και ενώ η παγκόσμια χρήση είναι σχετικά χαμηλή, η ολική διαθέσιμη εμπειρία θα πρέπει ενδεχομένως να χρησιμοποιηθεί, για να γίνει προσπάθεια να επιτευχθεί ένας στατιστικά σημαντικός μέσος όρος.

3. Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης

Το Εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης θα πρέπει να περιέχει όλες τις αναγκαίες πληροφορίες που είναι σχετικές με τις πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριων στροβιλοκίνητων αεροπλάνων κατά τη νύχτα ή/και σε IMC. Αυτό θα πρέπει να περιλαμβάνει όλο τον πρόσθετο εξοπλισμό, διαδικασίες και εκπαίδευση που απαιτούνται για παρόμοιες πτητικές λειτουργίες, διαδρομές ή/και περιοχή πτητικών λειτουργιών και πληροφορίες αεροδρομίων (που περιλαμβάνουν σχεδίαση και επιχειρησιακά ελάχιστα).

4. Πιστοποίηση ή επικύρωση αερομεταφορέα

Η διαδικασία πιστοποίησης ή επικύρωσης του αερομεταφορέα, που καθορίζεται από το Κράτος του Αερομεταφορέα, θα πρέπει να εξασφαλίζει την επάρκεια των διαδικασιών του αερομεταφορέα για πτητικές λειτουργίες κανονικές, μη κανονικές και έκτακτης ανάγκης, που περιλαμβάνουν ενέργειες μετά από βλάβες κινητήρα, συστημάτων ή εξοπλισμού. Επιπλέον των κανονικών απαιτήσεων για την πιστοποίηση ή επικύρωση του αερομεταφορέα, τα ακόλουθα στοιχεία θα πρέπει να ληφθούν υπόψη σε σχέση με τις πτητικές λειτουργίες μονοκινητήριων στροβιλοκίνητων αεροπλάνων:

α) απόδειξη της επιτευχθείσας αξιοπιστίας κινητήρα του συνδυασμού αεροπλάνου-κινητήρα (βλέπε Προσάρτημα 3, παράγραφος 1),

β) συγκεκριμένες και κατάλληλες διαδικασίες εκπαίδευσης και ελέγχου που περιλαμβάνουν εκείνες που θα καλύψουν βλάβη/ δυσλειτουργία κινητήρα στο έδαφος, μετά την απογείωση και κατά τη διαδρομή και κάθοδο για αναγκαστική προσγείωση από το κανονικό ύψος πλεύσης,

γ) πρόγραμμα συντήρησης το οποίο επεκτείνεται για να καλύψει τον εξοπλισμό και τα συστήματα που αναφέρονται στο Προσάρτημα 3, παράγραφος 2,

δ) MEL τροποποιημένο για να καλύψει τον εξοπλισμό και τα συστήματα που είναι απαραίτητα για πτητικές λειτουργίες κατά τη νύχτα ή/και σε IMC,

ε) ελάχιστα σχεδιασμού και επιχειρησιακά ελάχιστα κατάλληλα για τις πτητικές λειτουργίες κατά τη νύχτα ή/και σε IMC,

στ) διαδικασίες αναχώρησης και άφιξης και οποιουσδήποτε περιορισμούς διαδρομής.

ζ) προσόντα και εμπειρία χειριστή, και

η) το εγχειρίδιο πτητικής εκμετάλλευσης, που περιλαμβάνει περιορισμούς, διαδικασίες έκτακτης ανάγκης, εγκεκριμένες διαδρομές ή περιοχές πτητικών λειτουργιών, MEL και κανονικές διαδικασίες που σχετίζονται με τον εξοπλισμό που αναφέρεται στο Προσάρτημα 3, παράγραφος 2.

5. Επιχειρησιακές απαιτήσεις και απαιτήσεις προγράμματος συντήρησης

5.1 Η έγκριση ανάληψης πτητικών λειτουργιών από μονοκινητήρια στροβιλοκίνητα αεροπλάνα κατά τη νύχτα ή/και σε IMC, που καθορίζονται στο πιστοποιητικό αερομεταφορέα ή αντίστοιχο έγγραφο, θα πρέπει να περιλαμβάνει τους συγκεκριμένους συνδυασμούς σκάφους/ κινητήρα, που περιλαμβάνουν το ισχύον πρότυπο σχεδιασμού τύπου για τέτοιες πτητικές λειτουργίες, τα συγκεκριμένα εγκεκριμένα αεροπλάνα και τις περιοχές ή διαδρομές τέτοιων πτητικών λειτουργιών.

5.2 Το εγχειρίδιο ελέγχου συντήρησης αερομεταφορέα θα πρέπει να περιλαμβάνει μια δήλωση πιστοποίησης του πρόσθετου εξοπλισμού που απαιτείται, και του προγράμματος συντήρησης και αξιοπιστίας για τέτοιο εξοπλισμό, που περιλαμβάνει και τον κινητήρα.

6. Περιορισμοί διαδρομής πάνω από νερό

6.1 Αερομεταφορείς μονοκινητήριων στροβιλοκίνητων αεροπλάνων, που εκτελούν πτητικές λειτουργίες κατά τη νύχτα ή/και σε IMC, θα πρέπει να κάνουν εκτίμηση των περιορισμών διαδρομής πάνω από νερό. Θα πρέπει να καθοριστεί η απόσταση που το αεροπλάνο θα μπορεί να επιχειρεί από μια περιοχή εδάφους κατάλληλη για αναγκαστική προσγείωση. Αυτό ισοδυναμεί με την απόσταση κατολίσθησης από το ύψος πλεύσης έως την ασφαλή περιοχή αναγκαστικής προσγείωσης μετά από βλάβη κινητήρα, υπολογίζοντας συνθήκες άπνοιας. Τα Κράτη μπορούν να προσθέσουν σ' αυτό μια πρόσθετη απόσταση λαμβάνοντας υπόψη τις επικρατούσες πιθανές συνθήκες και τον τύπο της πτητικής λειτουργίας. Αυτό θα πρέπει να λάβει υπόψη τις πιθανές καταστάσεις της θάλασσας, το φερόμενο εξοπλισμό επιβίωσης, την επιτευχθείσα αξιοπιστία του κινητήρα και τις διατιθέμενες υπηρεσίας έρευνας και διάσωσης.

6.2 Κάθε πρόσθετη απόσταση που επιτρέπεται πέραν από την απόσταση κατολίσθησης δεν θα πρέπει να υπερβαίνει απόσταση αντίστοιχη με 15 λεπτά σε κανονική ταχύτητα πλεύσης του αεροπλάνου.

Άρθρο δεύτερο

Σε περίπτωση διαφορών ανάμεσα στο Αγγλικό και Ελληνικό κείμενο όπως αυτό παρατίθεται στο άρθρο πρώτο της παρούσης, κατισχύει το Αγγλικό πρωτότυπο της εκάστοτε ισχύουσας έκδοσης.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 6 Δεκεμβρίου 2006

Ο Διοικητής
ΙΩΑΝΝΗΣ ΑΝΔΡΙΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

02018582212060092

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ
ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΟΥ 34 * ΑΘΗΝΑ 104 32 * ΤΗΛ. 210 52 79 000 * FAX 210 52 21 004
ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: http://www.et.gr – e-mail: webmaster@et.gr